ANNO XXXIV - N. 11 COPIE 180.000 NOVEMBRE 1928 - ANNO VII

RIVISTA MENSILE DEL TOURING CLUB ITALIANO

# LE VIE D'ITALIA

ORGANO UFFICIALE DELL' ENTE NAZIONALE - PER - LE INDUSTRIE TURISTICHE

Una laboriosa digestione è il tormento di una gran parte dei lavoratori intellettuali. Essa è eliminabile facilmente coll'uso del

**L' Opopeptol**

**di Carlo Erba**

20 goccie dopo i pasti

CARLO ERBA MILANO

# Lenti ZEISS Punktal

Le Lenti Zeiss Punktal esigono un'applicazione particolarmente accurata a cura di una persona dell'arte. Per tale motivo esse sono poste in vendita esclusivamente presso i **Negozi d'ottica** che tengono esposta la targa della marca di fabbrica "Zeiss„

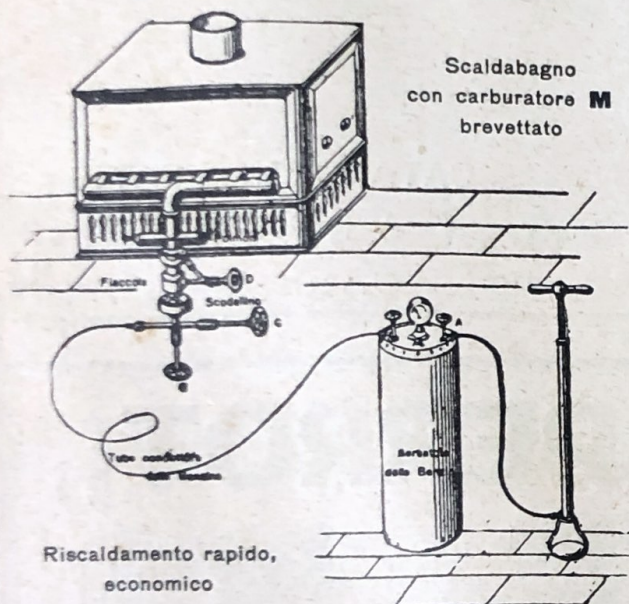
Opuscolo "Punktal 162„ gratis e franco spedisce GEORG LEHMANN
Rappresentante per l'Italia e Colonie della Casa CARL ZEISS, Jena - MILANO (105) - Corso Italia, 8

F. MIROGLIO

PROTOS

PILA ZETA
A SECCO A LIQUIDO
Pile per campanelli elettrici
lampadine tascabili, telefoni, istrumenti di misura
BATTERIE TASCABILI
d'ogni tipo
BATTERIE ANODICHE
per radiotelefonia
FABBRICA ITALIANA PILE ELETTRICHE "Z"
Corso Moncalieri, 21 - TORINO

TESSUTI PURA LANA
SUFFICIT
(MARCA DEPOSITATA, TESSUTA LUNGO LA CIMOSSA)
PRESSO I MIGLIORI
DETTAGLIANTI E SARTI
Prodotti della Casa PIANA & TOSO BIELLA

GAS IN OGNI LUOGO
con benzina d'automobile
Scaldabagno
con carburatore M
brevettato
Riscaldamento rapido,
economico
luce e calore sotto ogni aspetto e per ogni uso domestico e industriale
BREVETTI TALMONE
TORINO (104) - VIA PALMIERI, 24 - CORSO FRANCIA, 25

"MARCA MARTIN"
LA MIGLIORE SOSTITUZIONE DELL'ARGENTO
La posata di qualità
(15 modelli differenti)
in alpacca argentata
in alpacca naturale
Concessionario Esclusivo di Vendita per l'Italia
GUGLIELMO HAUFLER
MILANO (103) - Via Gesù, 2A
Per quelle piazze dove i Prodotti "Marca Martin" non si trovano in vendita, dietro richiesta si manda Catalogo.

SCALDABAGNI
ELETTRICI
TORINO
S.E.I
VIA BORGARO, 27
TORINO - Via Lagrange, 1
MILANO - Via Mercadante, 17
ROMA - Via Condotti, 61

GEVAERT ROLLFILM
PELLICOLE GEVAERT
GEVAERT
PELLICOLE FOTOGRAFICHE
IN RULLI
IL PRODOTTO PERFETTO
CHE NON TEME CONCORRENZA!

**Anno XXXIV** **Sommario del Fascicolo di Novembre** **N. 11**



**Abbonamento per il 1928 (dal luglio al dicembre) L. 9,40 (Estero L. 18.40).**
Associazione al T. C. I.: *Soci Annuali:* L. 15,20 (Estero L. 25,20) più L. 2 di tassa d'ammissione. *Soci Vitalizi:* L. 150,20 (Estero L. 250,20), *Soci Vitalizi Fondatori della Sede:* L. 250,20 (Estero L. 350,20).

**La Direzione della Rivista è affidata, per delegazione del Consiglio, alla Direzione Generale del T. C. I.**

# RIASSOCIAZIONE!

## Riabbonamento!

Se ancora non avete ottemperato a quanto prescrive l'art. 14 dello Statuto Sociale, provvedete **subito** alla riassociazione al Touring per il 1929: per effettuare la rimessa servitevi dell'unito bollettino di versamento in conto corrente, oppure di vaglia postale, oppure di assegno bancario.

*I* **Soci annuali** *versano L.* **15,20** *(Estero L.* **25,20***) quale quota 1929; se desiderano ricevere la Rivista Mensile* « **Le Vie d'Italia** » *devono aggiungere al suddetto importo anche il prezzo d'abbonamento fissato in L.* **15,40** *(Estero L.* **30,40***) e cioè in totale: L.* **30,50** *(Estero L.* **55,50***).*

*I* **Soci Vitalizi e Quinquennali** *che desiderano ricevere la Rivista Mensile del T. C. I.* **"Le Vie d'Italia"**, *devono versare il relativo importo d'abbonamento e cioè: L.* **15,40** *(Est. L.* **30,40***).*

L'associazione al T. C. I. nel 1929 darà diritto:

1° a ricevere **gratuitamente** la **Guida del Dodecanneso e di tutte le Colonie Italiane.**

2° a ricevere **gratuitamente** il 3° vol. della **Guida delle Strade di Grande Comunicazione.**

3° a ricevere **gratuitamente** tre fogli: **«La Val Gardena e i Gruppi della Marmolada, del Catinaccio e di Sella» - «Bolzano e dintorni» - «Merano e dintorni», della Carta delle Zone Turistiche d'Italia al 50.000.**

4° a ricevere **gratuitamente** l'**Annuario Generale 1928-29,** preziosa pubblicazione di circa 1200 pagine, completamente rinnovata, trasformata, arricchita, contenente l'elenco di tutti i Comuni e Frazioni d'Italia.

5° ad effettuare l'abbonamento di favore al più diffuso ed interessante periodico d'Italia: la Rivista Mensile del T. C. I. **« LE VIE D'ITALIA »** (Italia L. 15,40; Estero L. 30,40). – Dopo il 15 novembre il prezzo dell'abbonamento verrà portato a L. 18,40 (Estero L. 36,40).

6° ai numerosi ribassi, facilitazioni, servizi riservati ai Soci del T. C. I.

**Importante.** Ritagliare la fascetta-indirizzo con la quale si riceve la Rivista o le altre pubblicazioni e incollarla nella parte riservata alla corrispondenza del bollettino di conto corrente qui unito, oppure del vaglia postale, o unirla alla lettera con la quale si accompagna il versamento a mezzo assegno bancario.

**Il sistema più comodo per l'invio delle rimesse al Touring è quello del CONTO CORRENTE POSTALE: per valersene basta staccare l'unito bollettino, riempirlo e consegnarlo all'Ufficio postale più vicino assieme al denaro.**

**STACCARE IL BOLLETTINO IN QUESTO SENSO**

Servizio dei conti correnti postali

*Certificato di allibramento*

*Versamento di L.* ....................

*eseguito da* ....................

*residente in* ....................

*via* ....................

*sul c/c N.* **3-98**

*intestato a* Touring Club Italiano Milano

*Addì* .................... 19....

Bollo lineare dell'Ufficio accettante

Bollo a data dell'ufficio accettante

Vedi a tergo la causale (*facoltativa*), e la dichiarazione di allibramento.

**SERVIZIO dei CONTI CORRENTI POSTALI**

*Bollettino per un versamento di L.* ....................

*Lire* .................... (in lettere)

*eseguito da* ....................

*residente in* ....................

*via* ....................

*sul c/c N.* **3-98** *intestato a:*

**Touring Club Italiano - Milano**

*nell'ufficio dei conti di* **MILANO**

Firma del versante

*Addì* .................... 19....

Bollo lineare dell'Ufficio accettante

Spazio riservato all'ufficio dei conti

*Tassa di L.* ....................

Bollo a data dell'ufficio accettante

Cartellino del bollettario

L'Ufficiale di Posta

Servizio dei conti correnti postali

*Ricevuta di un versamento*

*di L.* ....................

*Lire* .................... (in lettere)

*eseguito da* ....................

*sul c/c N.* **3-98**

*intestato a* **Touring Club Italiano Milano**

*Addì* .................... 19....

Bollo lineare dell'Ufficio accettante

*Tassa di L.* ....................

numerato di accettazione

L'Ufficiale di Posta

Bollo a data dell'ufficio accettante

Mod. ch. n. 8

*Spazio per le comunicazioni del versante al correntista destinatario (facoltativo).*

*Vi trasmetto il seguente importo:*

Quota Associazione e Abbonam. Rivista 1929 L. **30,50** - Est. L. **55,50**
Sola Quota Associazione 1929 . . . „ **15,20** - „ „ **25,20**
Solo abbon. Rivista 1929 (per i Vital. e Quinq.) „ **15,40** - „ „ **30,40**
(Cancellare la parte che non interessa)

Tessera N. ..........
Cognome .......... Nome ..........
Via .......... N. ..........
(Prov. ..........) Città ..........

**Incollare sul rettangolo indicato la fascetta-indirizzo con la quale si è ricevuta la presente o le pubblicazioni del Touring.**

*Parte riservata all'ufficio dei conti.*

*N.......... dell'operazione.*
*Dopo la presente operazione il credito del conto è di*

*L.* ..........

Il Direttore dell'Ufficio

## Avvertenze.

Il versamento in conto corrente è il mezzo più semplice e più economico per effettuare rimesse di danaro a favore di chi abbia un c/c postale.

Chiunque, anche se non è correntista, può effettuare versamenti a favore di un correntista. Presso ogni ufficio postale esiste un elenco generale dei correntisti, che può essere consultato dal pubblico.

Per eseguire il versamento, il versante deve compilare in tutte le sue parti, a macchina o a mano, purchè con inchiostro, il presente bollettino e presentarlo all'ufficio postale insieme con l'importo del versamento stesso.

Sulle varie parti del bollettino dovrà essere chiaramente indicata, a cura del versante, l'effettiva data in cui avviene l'operazione.

Non sono ammessi bollettini recanti cancellature, abrasioni o correzioni.

I bollettini di versamento sono di regola spediti, già predisposti dai correntisti stessi ai propri corrispondenti; ma possono anche essere forniti dagli Uffici postali a chi li richieda per fare versamenti immediati.

A tergo dei certificati di allibramento i versanti possono scrivere brevi comunicazioni all'indirizzo dei correntisti destinatari, cui i certificati anzidetti sono spediti a cura dell'ufficio conti rispettivo.

L'ufficio postale deve restituire al versante, quale ricevuta dell'effettuato versamento, l'ultima parte del presente modulo, debitamente completata e firmata.

## Tariffa per i versamenti

*I versamenti eseguiti da chiunque negli uffici postali di capoluoghi di provincia sono esenti da tassa.*

*Per i versamenti eseguiti in ogni altro ufficio si applicano le seguenti tasse:*

| | | |
|---|---|---|
| Fino a L. | 50.— | tassa L. 0.15 |
| » » » | 100.— | » » 0.20 |
| » » » | 500.— | » » 0,40 |
| » » » | 1000.— | » » 0.60 |
| » » » | 5000.— | » » 1.— |
| » » » | 10000.— | » » 2.— |

Firmare chiaramente e non omettere mai l'esatto indirizzo e *il numero di tessera*.
Allegare possibilmente nelle corrispondenze o rimesse dirette al Touring, *la fascetta indirizzo* con la quale si ricevono le pubblicazioni.

# Fate almeno un nuovo So[cio]

**È molto facile: basta enumerare i [van]taggi concessi ai Soci e ricordare [l'esig]uità della quota. — La scheda che [vi] inviamo deve servire per assicurar[e nel]l'ambito delle vostre parentele e a[mici] un nuovo Socio al Touring.**

## DOMANDA D'ASSOCIAZION[E]

*Il sottoscritto chiede di essere ammesso [nel] T. C. I. in qualità di Socio per l'anno [1929]*

**Annuale** *e versa L.* **17,20** (*Estero L.* 2[...])
**Quinquennale 1929-33** *e versa L.* **77,[..]** (*Estero L.* 12[...])
(*comprese L.* 2,— *per tassa d'iscrizione*)
**Vitalizio** *e versa la quota unica di L.* **15[..]** (*Estero L.* 250,[..])
**Vitalizio a pagamento rateale,** *e versa la rata di* **L. 32,20,** *impegnandosi a versare entro un anno le rate successive di L. [..] o multipli di* **15** *fino a* **L. 152,20.**
**Fondatore della Sede** *e versa la quota [...] di* **L. 250,20** (**Estero L. 350**[...])
*Desidera pure abbonarsi per il* **1929** *a «[Le] Vie d'Italia» e versa* **L. 15,40** (**Est. L. 30,4**[0]) Dopo il 15 Novembre il prezzo sarà di L. 1[8,40] (Estero L. 36,40).
(*Cancellare la parte che non interessa*)
*Si dichiara edotto dello Statuto dell'Associazione, si obbliga ad osservarlo, ed elegge domicilio in Milano, presso la Sede del T. C. I.*

Cognome e Nome ..........
(*leggibili*)
..........
paternità .......... anni ..........
professione ..........
*Indirizzo esatto* — Comune di .......... Provincia di .......... Via .......... N. ..........
Firma del richiedente ..........
„ del Socio presentatore ..........
*Da* .......... *il* .......... 192

**Consigliate i vostri amici di farsi Soci del T. C. I. per il 1928 per poter ricevere il 3° volume della Guida dell'Italia Meridionale (Campania, Basilicata e Calabria) - il 2° volume della Guida delle Strade di Grande Comunicazione (Italia Settentrionale - Zona Est); - il 3° foglio (Il Cervino e il Monte Rosa - La Riviera di Levante da Genova a Sestri) della Grande Carta delle Zone Turistiche d'Italia al 50.000. Chi si iscrive tra i Soci Annuali per il 1928 rammenti di versare anche la quota di riassociazione per il 1929 e l'abbonamento a «Le Vie d'Italia».**

L'iscrizione a Socio Vitalizio fatta entro il **31 Dicembre 1928** per sè e procurata per altri amici di nuova iscrizione o che da Annuali diventano Vitalizi, offre la possibilità di ottenere cospicui premi.

*Chi desidera conoscere le modalità del Concorso di propaganda per i Soci Vitalizi ne faccia richiesta alla Sede del Touring con semplice biglietto con le iniziali P. C. V.*

(1) **Chi si iscrive subito Socio Vitalizio ha diritto - vita natural durante - a tutti i vantaggi concessi ai Soci del Touring (a cominciare da quelli riservati ai Soci del 1928).**

RIVISTA MENSILE DEL TOVRING CLVB ITALIANO
MILANO CORSO ITALIA Nº 10

# LE VIE D'ITALIA

ORGANO VFFICIALE DELL'ENTE NAZIONALE PER LE INDVSTRIE TVRISTICHE

LEGGE 7 Aprile 1921 Nº 610 · ROMA · Via Marghera 6 · Angolo Via dei Mille

TVRISMO NAZIONALE · MOVIMENTO FORESTIERI · PROPAGANDA · ALBERGHI · PRODOTTO ITALIANO · SVILVPPO INDVSTRIE TVRISTICHE

D. BATTAGLINI

| Anno XXXIV - N. 11 | Proprietà letteraria ed artistica — Riproduzione vietata<br>Non si restituiscono manoscritti nè fotografie<br>Questa Rivista si compone: della pubblicità dalla pag. I alla pag. XVI; del testo dalla pag. 843 alla 922; e del notiziario dalla pag. 409 alla 448. | Novembre 1928<br>(Anno VII) |
|---|---|---|


# NEL DECENNALE DELLA VITTORIA

Si compie un decennio dalla epica Vittoria che suggellò il valore delle armi italiane, e già gli eventi della grande lotta si compongono, nel nostro spirito, in una armonia esaltatrice e attingono la suggestiva grandezza del mito.

Noi stessi, contemporanei e partecipi della grande tragedia, più che rievocarne analiticamente i drammatici aspetti, come gente che l'ha vissuta, ci sentiamo portati a valutarla sinteticamente, anticipando lo sguardo oggettivo e comprensivo della posterità, tanto rapida è stata la trasfigurazione della cronaca nella storia.

Sentiamo oggi tutto il fascino di quel gesto di baldanza giovanile, col quale, per amoroso impulso di umanità, per alto senso di fierezza morale, per ineluttabile necessità di difesa politica ed etnica, l'Italia entrò in guerra nell'ora più difficile, come popolo agognante alle glorie più aspre ma più alte, sereno di fronte alla pertinace diffidenza degli stessi amici.

Pareva impossibile a molti che questo popolo, risorto ad unità da poco più che mezzo secolo, avviluppato ancora nelle difficoltà e nelle contraddizioni della sua laboriosa giovinezza, con una struttura etnica e geografica da cui la proclamata unità sembrava — complice l'infausta vicenda delle dominazioni straniere — trarre carattere più di formalità che di soluzione reale, pareva impossibile che questo popolo fosse in grado di affrontare uno sforzo così poderoso.

Invece quest'Italia giovane e irrequieta seppe ritrovare sè stessa proprio nel cimento, lasciando perplessi, nonchè gli stranieri diffidenti, gli stessi italiani non sempre pienamente consapevoli del proprio valore.

Quella che pareva la sua sciagura era infatti la sua più grande risorsa: non decadenza senile, ma esuberanza e freschezza di vita, feconda crisi di adolescenza agitata da un sangue pulsante e vermiglio. E vi fu chi attese più alle tristi parvenze che alla verità riposta e confortatrice, e, facendo il bilancio delle presunte miserie, si fece banditore di rinuncia, appagandosi dell'umiliante compenso che a questa veniva promesso. Ma vi fu di contro chi, attingendo alle più vergini scatu-

rigini della stirpe, sentì che questo popolo aveva ancora nelle vene l'eroico sangue di Roma, e lo spronò alla battaglia.

Parve infatti che in questa prova tremenda noi riuscissimo a superare noi stessi: vincemmo i nostri difetti, combattemmo mentre la preparazione bellica era ancora in svolgimento, durammo tenaci malgrado le più sottili insidie e le più amare delusioni. Così costruimmo, con indomita volontà, la nostra vittoria: durissima e asperrima, è vero, ma *nostra*, espressione della maturità raggiunta da un popolo il cui atto di nascita, o meglio di rinascita, recava una data così recente. Nello sforzo sentimmo la efficienza reale di quella unità che troppi ancora dicevano una precoce, luminosa aspirazione di Grandi; per la prima volta, dopo i fasti guerrieri di Roma, operarono e combatterono tutti gli italiani, di ogni classe e di ogni contrada, uniti nel grande proposito di vincere, contro la facile suggestione delle teorie sovvertitrici e il livore delle civili discordie. « Guerra di redenzione » fu detta, e tale fu veramente, anche nella espressione più intima e morale del termine. Il popolo italiano assaporò nel martirio la dolcezza della fraternità e la sua anima purificata sentì ancor più viva la devozione per il suo Re, figlio della stirpe indissolubilmente congiunta al nostro destino: umano, sollecito, paterno coi suoi soldati; fiero, gagliardo, degnissimo Capo del suo popolo, come quando, in Peschiera, nell'ora triste, ne rivendicava l'onore contro gli stessi alleati, sfidando l'avverso destino.

L'Esercito, la Marina, l'Aeronautica e i loro Capi — ritorna, immortale nella purissima gloria, la figura del compianto Duca della Vittoria — non sono ormai più casta chiusa e pesante, ma, con la Milizia Volontaria S. N., vengono a costituire la grande famiglia nazionale armata per la strenua difesa.

I colpi del maglio tremendo forgiarono saldamente il germe di una Italia nuova e consapevole, fiore vivace dell'antico tronco. I reduci, abbeverati alla più pura fonte della gloria, sentirono che quello era il sacro retaggio donato dagli Eroi caduti alla Patria, per la sua pace serena, che non doveva e non deve disperdersi. Dalle loro schiere sorse appunto il Duce fatidico che, guidando in apostolato ardente la nuova coscienza, recò in Roma, al Sovrano, l'esperienza dei combattenti e l'entusiasmo dei giovani, ed ora, con infaticabile opera, conduce la Patria, degna della sua Vittoria, a vincere ancora, contro tutti gli ostacoli, per la sua maggiore grandezza.

Così, lontanando nel tempo, l'avvenimento grandeggia e la storia scrive la reale continuità del nuovo Evo Italico, procedente dalla guerra nella laboriosa pace di un popolo, che prospera e progredisce.

Il Touring Club Italiano ricorda oggi con riverente orgoglio i suoi Soci caduti e combattenti, e, riandando all'opera di costante patriottismo svolta sin dalla fondazione ed a quella compiuta durante il conflitto con l'assistenza e la molteplice propaganda, sente vieppiù chiara e sicura la utilità della propria missione. Se con amore assiduo e tenace incita gli italiani a conoscere e ad amare il loro Paese, sente anche che della bellezza ideale della Patria è parte viva e inscindibile la storia dell'epica impresa, di cui testimoniano ancora le montagne solenni, i fiumi sonanti, le pianure verdi e serene.

Per questo, nel decimo anniversario della Vittoria, offre agli Italiani la Guida che li riconduca ai campi della morte e della gloria (1) affinchè sentano l'ammonimento degli esempi austeri e l'esaltazione degli eroici ricordi.

Vuole così, con una affermazione di operoso amore, propiziare alla Patria il futuro.

**CARLO BONARDI**
*Deputato al Parlamento.*

(1) Esce il 4 novembre per la stampa il 3° volume della *Guida dei Campi di Battaglia: Il Trentino, il Pasubio e gli Altipiani.*

---

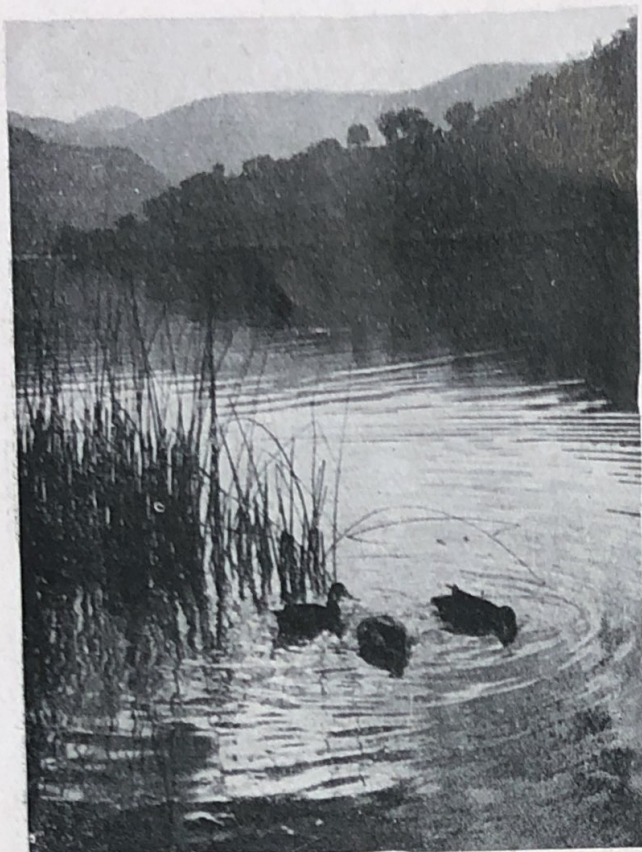
*A commemorare il Decennio della Vittoria, la Direzione Generale del Touring pensava di trovar una forma che fosse di omaggio ai Combattenti e ne stringesse un maggiore numero intorno al nostro Sodalizio. Appena informato di quest'idea, il Vice Presidente gr. uff. Guasti metteva a disposizione della Presidenza la somma di lire quindicimila, destinandole a «iscrivere al Touring per l'anno 1929 mille Combattenti o figli di Combattenti, che non ne siano Soci». Il Consiglio ringrazia il generoso Collega, già grandemente benemerito per tante liberalità, del suo nuovo munifico atto, che così felicemente si accorda colle tradizioni e collo spirito animatore del Touring.*

*E un'altra cospicua offerta, pure ispirata al pensiero di esaltare la grande storica data, e di giovare alla grande famiglia dei figli dei Combattenti, è giunta alla Presidenza della Commissione Amministratrice del nostro Villaggio Alpino, proprio mentre si cominciava a stampare la Rivista. La dobbiamo a un altro antico affezionato Consigliere, il comm. dott. Gerolamo Serina; e ne parleremo nel prossimo fascicolo.*

(fot. Pietro Ubaldi, Assisi)

UNA BARCA TIPICA DEL LAGO DI PIEDILUCO.

# PIEDILUCO E IL SUO LAGO

Un poco appartato ma non distante dalle grandi linee di comunicazione, sia ferroviarie sia stradali, diramanti da Terni verso Roma, Perugia, Foligno e Rieti, il lago di Piediluco sembra quasi volersi a bella posta nascondere all'occhio del profano. Vi si giunge da Terni, che è il centro importante più vicino, seguendo la linea ferroviaria per Rieti, in circa un'ora di treno, attraversando molte gallerie; ovvero in altrettanto tempo, ad un dipresso, per la linea stradale, toccando Papigno e le Marmore; linee ambedue tortuose e in salita che ci portano dal livello della pianura di Terni (m. 130) a quello molto più alto della valle reatina (intorno ai 400 metri). Per questa vallata scorre largo e maestoso il fiume Velino, che poi, con le famose cascate delle Marmore si inabissa nella Valnerina, congiungendosi con il fiume Nera dopo un salto di 160 m.; zona ricca di acqua e di grandi dislivelli, quindi di stazioni idroelettriche e fervente oggigiorno di importanti nuovi lavori industriali. Ma non è di questo pure interessantissimo aspetto della regione che ci vogliamo questa volta occupare. Nè potremo seguire la ricca diramazione stradale che per monti e per valli ci porta nelle zone pittoresche di Labro e Leonessa verso Cascia e Norcia, ovvero per la Valnerina fino a Spoleto, o risalendo per Visso fino a Camerino; aspra zona montana che tra Umbria, Marche e Abruzzi forma la ossatura dell'Appennino centrale culminante sopra Rieti nel monte Terminillo (metri 2213), presso Ascoli nel Vettore (m. 2449) e più lontano, verso Aquila, nel Gran Sasso di Italia (m. 2914). Nè potremo sostare nei luoghi storicamente interessanti, specie per ricordi francescani, di cui è ricca la regione come Greccio, pittoresco convento famoso per la rappresentazione — da S. Francesco stesso ideata — della scena del Presepio (Natale 1223); come Poggio Bustone (convento di

*(fot. Pietro Ubaldi, Assisi)*

UN ANGOLO PITTORESCO DEL LAGO DI PIEDILUCO.

San Giacomo) e Rieti con il convento di Fonte Colombo, il luogo dove S. Francesco dettò la regola dell'Ordine.

Tutto ciò non è per noi che lo sfondo del quadro, sfondo di severa e grandiosa bellezza montana, di dolci e poetici ricordi francescani, in cui riposa — come gemma in un guscio dorato — la bellezza umile e dimenticata del lago di Piediluco.

Dalla stazione il paese dista circa tre chilometri di carrozzabile, ma il tragitto si abbrevia di molto traversando il lago in battello. L'abitato è una doppia fila di case sulla strada maestra, in riva, e segue la curva che il monte disegna alla base formando un promontorio avanzato nelle acque; il Ristorante e Albergo detto appunto « del Lago », che sorge all'estremo di questo promontorio, offre dal suo ombroso giardino sulla sponda una ricca vista del paesaggio.

Dell'arte dell'uomo, Piediluco non conserva grandi memorie. La sua storia è la storia di tutti i castelli medioevali, espressioni di due idee, di due bisogni fondamentali nel temperamento dei tempi: la guerra e la fede, a cui rispondono ovunque due monumenti: la rocca e la chiesa. La chiesa sta giù in basso sulle rive su cui è adagiato il paese, in mezzo al gruppo delle case, alta come un pastore vigilante. La rocca, vecchio castello ghibellino, sta diruta, superba e arcigna in cima ad un poggio alto e brullo che s'alza dritto sopra al paese. Chiesa e rocca ambedue percosse dal tempo e dalla mano dell'uomo.

La chiesa, detta di S. Francesco, è l'edificio più notevole del paese. La sua costruzione risale al XIII secolo (1): Oddone e Matteo, figli di Brancaleone, signori del luogo, fortificato il castello ed edificata la rocca, costruirono anche nuove abitazioni vicino al lago, elevandovi pure la chiesa di San Francesco (anno 1290) (2). Questa presenta all'esterno (lato Ovest) tre finestroni eleganti e due ingressi con bassorilievi recanti emblemi di pesca e quello del Battista, l'agnello con la croce. L'interno fu rimodernato, certamente dopo il 1785, anno in cui il paese fu quasi distrutto da un violento terremoto. Di antico non è restata che l'abside, formata da una vôlta a cinque vele, in ognuna delle quali è dipinta una nicchia contenente figure di Santi, opera di Scuola perugina del XVI secolo (3).

La rocca di Piediluco non è oggi che un insieme di rovine e non restano in piedi che poche pareti con belle finestre ad arco acuto

(1) MICHAELI - *Note per la storia di Rieti*. Inedite.
(2) Prof. ARMENO ARMENI - *Piediluco e dintorni*. - Foligno, 1909.
(3) Prof. ARMENO ARMENI, *op. cit.*

*(fot. Pietro Ubaldi, Assisi)*

LA RIVE BOSCOSE DEL LAG DI PIEDILUCO.

*(fot. Pietro Ubaldi, Assisi)*

SULLE RIVE DEL LAGO.

e vari torrioni massicci. Fu castello ducale, di cui non si può con precisione rintracciare l'anno di costruzione, ma che sembra certo antecedente all'880 dopo Cristo. Ingrandita e fortificata in seguito, in varie epoche, fu munita di due rami di mura che, partendo dal vertice del monte su cui è fabbricata, scendono allargandosi fino ad abbracciare in basso, al livello del lago, tutto il paese. La sua storia è la storia di guerre e di rapine di tutte le rocche dell'età di mezzo. Disputata da vari Signori e con varia fortuna, ora alleata ora in lotta coi vicini, legata alle sorti dei centri prossimi più importanti, fu alternativamente asservita a Spoleto e a Rieti, alternativamente disfatta e riedificata, fino agli odierni tempi, che l'anno lasciata rovinata ed informe.

Son salito lassù in un pomeriggio tempestoso di novembre e m'è sembrato che il cielo grigio, pieno di vento, rendesse bene lo spirito di quelle vecchie mura. Mi pareva che il passato risorgesse dalle cose morte e riprendesse ora forma di vita il passato delle morte cronache: inseguimenti, rapine, il paese messo a sacco e fuoco, storie tristi di odî e di vendette.

Il tempo è tetro come il castello. Par che si parlino, rievocando antiche storie vissute insieme: lui, il morto superbo, falco grifagno appollaiato sul monte e la nuvolaglia grigia, che vaga bassa per le gole.

Ascoltiamo alcune vecchie leggende. Isaura, l'orfana di Benevento, amata da tre cavalieri di alto rango e ugualmente potenti li invitò alla sua corte, ma, avendo dipoi scelto per sposo uno scudiero, ne nacque uno scompiglio che la costrinse a fuggire in un convento di Benedettine. Da qui rapita, fu condotta e tenuta prigioniera nel castello di Piediluco. Essendo giunto aiuto per salvarla, fu da un barcaiolo del luogo con promesse di libertà, tratta dal castello e poi abbandonata al corso del Velino che, come si sa, poco più a valle precipita nella cascata delle Marmore.

Un'altra leggenda ci narra di una pastorella, detta Cinzia, bellissima, rapita dal vecchio signore del castello di Piediluco e ivi portata. La scaltrezza e la virtù guidarono

la bella pastorella a indurre nell'animo del suo signore sentimenti di mitezza e di giustizia. Ammalatosi quello, lo curò, finchè dopo vari mesi ne fu sposata, e venuto egli a morte, gli successe nel dominio del castello e delle terre. Sembra che

*In alto:* IL LAGO DI PIEDILUCO, VISTO DAL PAESE, VERSO IL MONTE CAPERNO. - *In basso:* LA RIVA SOTTO L'ALBERGO DEL LAGO A PIEDILUCO, GUARDANDO VERSO IL MONTE CAPERNO.

l'avvenimento rimonti al XVI secolo.

Il paese di Piediluco, situato ai piedi del monte sulla cui cima sorge la rocca, non ha una storia meno tempestosa. Sorto a poco a poco alle dipendenze del castello, subì spesso le sorti di questo. Si vuole che nel 1330 fossero ambedue rasi dalle fondamenta e che 40 anni più tardi il paese fosse messo a sacco e fuoco; e ciò più volte di seguito ad ogni cambiamento di signore. Ma l'avvenimento più notevole nella storia di Piediluco — e anche meglio accertato perchè più recente — è il terremoto che nell'ottobre del 1785 danneggiò tutti gli edifici e, ripetendosi per vari giorni, ridusse la popolazione all'aperto e il paese ad un ammasso di macerie.

Ma lasciamo i ricordi. Ben più mite è lo spettacolo del lago; non più tetre storie medioevali ma la bellezza riposante, sempre giovane e fresca, di un paesaggio lacustre riccamente variato. La grande ricchezza estetica, la immensa varietà del dettaglio, fanno di questo lago uno dei più tipici e attraenti dell'Italia centrale. Non vastità di rive pianeggianti e paludose, o monotonie di imbutiformi conche vulcaniche, ma frastagliato bacino montano e pittoresche rive boscose, gole di monti e specchi di lago, paesaggio movimentato di sinuose sponde e delicate meraviglie di piccole cose, gettate là a dovizia come da mano capricciosa e, lontano, il contrasto di uno sfondo maestoso di montagne nevose e di giogaie possenti; miniera di bellezze naturali, gemma ignorata d'Italia, dove trionfa l'arte semplice e grandiosa della natura, così attraente per chi ha senso estetico, per chi, amante di arte e di pittura va in cerca di motivi, tanto riposanti per le anime stanche e per i nervi troppo affaticati dalla civiltà moderna.

Tentiamo con senso di pace un breve pellegrinaggio spirituale per le sue rive. Accanto alla grandiosità dell'insieme una ricchezza di particolari quasi inesauribile, un continuo incurvarsi e snodarsi di sponde in tutte le direzioni, verso tutte le luci e gli sfondi più diversi: effetto della conformazione accidentata del suolo che dà variati pendii e profondità subacquee. Una profusione di verde scende fin sulle rive, si rispecchia e ombreggia nell'onda e ora chiude ora apre, incorniciandolo con grazia, lo sfondo del lago; e gli alberi ora si stendono in lunga teoria per le sponde come cantando una lenta sinfonia riposante; ora si drizzano in una massa cupa, che sotto nereggia per l'acque; ora distendono come lun-

(fot. Pietro Ubaldi, Assisi)

LAGO DI PIEDILUCO - IL MONTE CAPERNO VISTO DA PIEDILUCO.

ghe braccia i loro rami protesi sull'azzurro del lago per avvincere lo spazio e nello spazio il sole; ora si incurvano sullo specchio limpido come per riguardarvi se stessi o per nasconder la riva in un breve mistero che tenta la curiosità e che è bello esplorare; ora calan nell'acqua fin quasi a mezzo tronco e la toccan coi rami e s'intrecciano in breve

*(fot. Pietro Ubaldi, Assisi)*

IL LAGO VISTO DA PIEDILUCO.

vôlta ombrosa, sotto cui l'onda bisbigliante gorgoglia l'ultima voce del lago e in tenui guizzi la luce sorride. Ora è la ingenua gaiezza di un paesaggio arcadico, ora è un fremito di canne dal profilo tagliente, ora è una palude pigra e sonnolenta dove finiscon di morire gli alberi caduti e le alghe dormono inerti. Ad ogni curva, ad ogni svolta un aspetto nuovo: bellezza fatta di un ricamo minuto in cui, per le brevi sponde e per i piccoli golfi, due armonie si fondono, l'armonia del verde degli alberi e l'armonia dei riflessi e della profondità delle acque.

Una grande animatrice e pittrice di questo paesaggio è la primavera. Par che si avvicini fievole, come una voce che giunga di lontano; viene dapprima sommessa come una sensazione ancora informe diffusa nell'aria, come una timida vibrazione nuova ancor nascosta nelle prime foglioline che spuntano cercando la luce. Non è, in principio, che un vago risveglio, una ancora indecisa volontà di riprender la vita; e questa volontà va serpeggiando ovunque e par che tremi nello spazio come il lento destarsi di una nuova ondata di vita; musica sottile dapprima come un fruscio e poi sempre più chiara e più forte. La sinfonia segue a mano a mano in un crescendo continuo, facendosi sempre più vasta fino a diventare un inno potente e travolgente.

Ovvero è l'autunno il grande pittore. È bello allora seguire il lento vagar di nebbie che sembran fasciare la terra di sonno; ovvero mirare i tenui splendori delle ultime giornate di sole, godersene il tepore quando le acque come morte, senz'alito di vento, paion viscose.

Tutto ciò è bello e ho cercato con uno sforzo della mia anima di renderlo in quella pittura chimica che è la fotografia; ma invano. Vi sono degli aspetti, delle bellezze, delle meraviglie che la fotografia non può rendere; v'è qualcosa di impalpabile e di inafferrabile che nessun mezzo ottico può rivelare; sono contatti fugaci dell'anima umana con la bellezza divina e questi nessuno potrà mai rendere. Molte volte mi sono arrestato muto e scorato di fronte a questa difficoltà.

In ogni momento la natura dipinge un suo quadro superbo, quasi con indifferenza, e con indifferenza lo distrugge; perchè sa e vuol

(fot. Pietro Ubaldi, Assisi)

LA RIVA DELL'ECO.

farne uno ancora più bello. In ogni giorno, in ogni ora il paesaggio si rivela in un suo aspetto diverso. Ora è la gaiezza delle ore mattutine, ora è la stanchezza e la melanconia del tramonto; ora è sonnolenza di acque addormentate sotto un cielo inerte; ora è, sotto il soffio della brezza, il riso argentino e squillante di tutti gli splendori del sole. Sempre l'anima ha qualcosa da ascoltare, sempre il lago qualcosa da dire. Ora sorride, ora dorme, ora minaccia, ora riposa; ora va chiacchierando in dolci mormorii tra le canne e gli alberi addossati alla riva, or va bisbigliando sulla ghiaia chiara tante piccole storie gaie, storie fatte di nulla.

È bello andar vagabondando per l'acque e per le rive in cerca dei più suggestivi aspetti del lago, dei boschi, dell'ora, del tempo sempre mutevoli e nuovi, andare così senza meta, meravigliando! Stradicciuole che vanno chi sa dove, ora inerpicandosi pel monte, ora scendendo, ora perdendosi nel mistero del bosco; curve impreviste che si apron sul lago cogliendone un nuovo riflesso; radure solitarie che invitano al riposo; casette deserte e senza nome, addormentate lontane dal mondo all'ombra di qualche grande quercia frondosa; ovvero una remota sponda vestita di silenzio. Chi sa? S. Francesco che tanto amò e peregrinò nella dolce vallata reatina certo avrà calcato questi sentieri, avrà guardato con amore questi orizzonti, avrà certo sostato sulle rive del dolce lago per averne conforto.

Vagabondiamo un poco anche noi, esplorando, pel paese lacustre. Partiamo da Piediluco. La vista si sposta lentamente. Alla opposta sponda raggiungiamo alle falde del monte Sant'Egidio o Caperno, boscoso e di forma conica quasi perfetta, il punto detto dell'Eco, ove si ascolta un'eco meravigliosa che arriva a ripetere chiaramente un endecasillabo. Fusione di alberi e d'acque, dolce riposo di verde nell'onda. Seguitando sotto il Caperno a sinistra, si sbocca in un altro grande braccio del lago, che prima non si sarebbe sospettato; superato un promontorio, Piediluco scompare alle spalle e ci accoglie un silenzio immenso. La barchetta va cheta cheta, spinta dai remi gocciolanti, come navicel-

(fot. Pietro Ubaldi, Assisi)
IL MONTE CAPERNO VISTO DA PIEDILUCO.

la che navighi nel sogno. Per le sponde, quanti piccoli golfi da esplorare insinuandosi fra le canne e le alghe, rive ignote e remote a cui approdare, per sostare contemplando! Ma avanziamo ancora. Grandi monti si innalzano solenni come a guardia della conca in cui il lago riposa. Giungiamo di fronte ad un colle che tanto inoltra la sponda da sembrare un'isola ed ha una casa bianca sulla cima ed è tutto vestito di querce; i prati brevi in dolce declivio, ombreggiati da grandi chiome secolari discendono fino alla sponda e sulle acque calme tutto si specchia e dormono le grandi foglie dell'alghe. Talvolta, specie nelle dolci ore della sera, quando tra le morenti luci del giorno la natura effonde il suo canto più dolce, il paesaggio assume un aspetto di sogno e allora si anima di fantasie e di visioni, una musica divina esce dalle selve; tra il mistero del verde sembran sorgere classici tempî dalle bianche colonne; per l'antico, vetusto paesaggio fuggono i fauni e gli dei scendono dal felice Olimpo ad ascoltare il suono della zampogna: patetica storia del dio Pan e della ninfa Siringa, la fuggente fanciulla trasformata in canna, da cui sgorgò il dolce canto e nacque la musica che calma la tempesta della natura e la tempesta del cuore. Per le bionde radure del bosco, sorgon dalla terra non più baciata dal sole, delle bianche figure danzanti, diafana fantasia di ninfe che intreccian caròle cantando, ridendo nei lor grandi occhi fatti di cielo. E si chiaman l'un l'altro con i grandi monti pensosi e freme la tenera luce del giorno morente, ancor sospesa nell'aria come in attesa, tremula dolcissima armonia che il lago ripete più in basso in riflessi tenui e languenti. Ride il bosco sulla sera, l'antico bosco pieno di silenzio; per l'acque calme si rispecchia nella sua pace. E un po' della pace, in cui riposa la remota sponda, vorremmo portar via con noi lontano, nel travaglio della vita; e osannan gloria le dolci luci moribonde sì che l'anima vorrebbe baciarne l'ultimo respiro, perdendosi nel soffio dell'eterno.

Un altro quadro: alba sul lago verso Labro, in un nebbioso mattino d'autunno. Ogni filo d'erba è una goccia di rugiada e ogni goccia di rugiada una stella; la terra, le erbe, le siepi, le sponde sono tutto uno scintillio di splendori in cui il sole si specchia e si moltiplica all'infinito. Trema nell'aria la purezza del mattino e vi pervade una indistinta gioia di ricominciare la vita. Le nebbie vanno alzandosi lentamente, pigramente, sotto il caldo del sole, abbozzandosi in forme strane e fantastiche, ora velando ora scoprendo e lago e monti, ingolfandosi per i valloni, dilagando pei piani, attardandosi nelle acque, come un mare diafano, tardo e sonnolento; il sole vi gioca dentro in mille luci e sprazzi, in una festa pura e gaia, come quando l'iride si tinse all'alba della luce. Dalle nebbie salienti emerge in alto la costa di Labro, il monte Corno; più in alto, pure come cristallo, scintillano le punte nevose del Terminillo; finchè un alito giunge dai monti e si propaga pel lago che ne sorride in tenui scintillii vaganti e muove e anima la nebbia, la sospinge e la sconvolge e la nebbia si espande, si dilata nel cielo e si perde nell'azzurro in un diafano velo di nuvolette pellegrine. Splendori di sole sospesi nell'aria, splendori perduti pel lago in brividi di brezza; e il paesaggio appare tutto nitido nella sua nuda bellezza.

Altra è la sinfonia della sera. Il tramonto è verso il Velino e da questa parte il lago visto da Piediluco è chiuso dai monti e ha tinte più cupe, uno stile e un pensiero diverso. Nel tramonto ogni colore ha un timbro proprio che muta con l'intensità della luce e vi

(fot. Pietro Ubaldi, Assisi)

LA RIVA E I MONTI DI LABRO. RIFLESSI MATTUTINI VERSO L'ALBA.

è reso un sentimento, una successione di armonie e di accordi a guisa di composizione musicale. A mano a mano che la luce scompare tutto annega lentamente nelle tenebre come una sinfonia che si spenga nel silenzio; e sono queste, ultime, debolissime note, le più dolci, le più intonate, le più spirituali. Son dei gialli e azzurri tenuissimi che quasi non han più colore tanto sono spenti; l'occhio li insegue, ma oramai più non li sente. Svanita per l'occhio la sinfonia par tuttavia che continui a vibrare, di una voce più flebile e lontana, in un mondo più lontano, dove si confondono il mistico della notte e il mistico dell'anima; e si continua ancora, benchè non più percettibile ai sensi, ad ascoltarla nel buio, come musica sacra o divina. Incomincia allora la sinfonia della notte, in tono minore, come un lamento che il ritmo delle onde ripete, lontano lontano.

Poi tutto tace, tutto si spegne, tutto si addormenta; a noi non resta che la nostalgia del rimpianto.

**PIETRO UBALDI.**

*(Fotografie dell'Autore).*

# IL CAMPEGGIO DEL T.C.I. NELLA SILA

(*Luglio-Agosto 1928*)

Il Campeggio nella Sila rimarrà uno dei più caratteristici fra i tanti svolti dal Touring fino ad oggi. In esso ha dominato la foresta, con tutte le sue risorse e con le infinite sue bellezze. Esso ha consentito ai partecipanti di conoscere un lembo d'Italia finora troppo ignorato ed ha determinato un vasto movimento di visitatori da molti luoghi della Calabria, della Basilicata, delle Puglie ed anche della Sicilia, i quali col desiderio di vedere la cittadina di tela, sorta in poco più di dieci giorni nella parte più bella della grande Foresta Demaniale della Fossiata, si sono decisi a visitare la Sila, della quale avevano sentito tanto parlare, con fantasmagoriche descrizioni.

Le escursioni che si svolsero al Campeggio furono numerose e magnifiche, tanto sulla montagna solenne, quanto verso le borgate caratteristiche, che si prodigarono nel festeggiare i gitanti.

Come dimenticare l'accoglienza della cittadina ionica di Rossano, lo sventolío delle mille bandiere alle finestre delle case, gli striscioni colorati inneggianti ai Soci del Touring ed, ovunque, quella cordialità, quella affettuosità che tanto commuove e conquide gli animi? Come dimenticare la suggestiva cerimonia di S. Demetrio Corone, la fantasmagoria dei colori dei costumi di origine albanese, l'originalità delle cerimonie in rito greco nella chiesa del paese?

Come dimenticare S. Giovanni in Fiore con le sue case arroccate, le sue donne dai bellissimi lineamenti e dal tipico costume paesano, e la Mostra ricca e pittoresca; e Longobucco e Camigliatello e tanti paesi ancora, che sono stati meta di passeggiate per i campeggianti? Impressione profonda lasciò la visita, fatta da tutti i partecipanti, ai colossali lavori del Lago Ampollino; ricordo graditissimo quello della cerimonia all'Ara dei Fratelli Bandiera, ove i campeggianti deposero omaggio di fiori silani.

UNA SIMPATICA CERIMONIA AL CAMPEGGIO: IL BATTESIMO DI UN PICCOLO FIGLIO DELLA SILA.

Simpatiche attrattive, soddisfatte curiosità, chiare visioni di quello che sarà l'immancabile domani della Sila: ecco quanto fu riservato ai campeggianti. E ancora: cielo sempre azzurro, sere incantevoli, clima mitissimo, passeggiate pittoresche, cavalcate attraverso boschi e prati (passatempo questo prediletto dai più giovani), giuochi di ogni sorta.

Rievocando brevemente questo Campeggio avremo fatto rivivere col pensiero qualche ora felice ai Soci che vi hanno partecipato, ma ci auguriamo anche di aver invogliato molti altri a visitare finalmente la Sila.

È quanto il Touring si propone, sapendo di indirizzare ancora una volta i propri Soci là dove più bello è il nostro suolo e dove ci si sente più orgogliosi di essere italiani.

***

Se la natura ha favorito il Campeggio del Touring nella Sila, non possiamo dimenticare di esprimere la nostra viva riconoscenza verso le persone che, direttamente o indirettamente, hanno collaborato perchè il Campeggio stesso potesse realizzarsi e riuscire di pieno gradimento per tutti i partecipanti.

Sentiamo quindi il dovere di rinnovare a S. E. l'On. Michele Bianchi, Sottosegretario al Ministero degli Interni, primo conoscitore e valorizzatore della Sila, la nostra viva gratitudine e quella dei Soci per l'aiuto offerto in pro della realizzazione del Campeggio Silano. Ringraziamo pure il Ministero della Guerra per gli aiuti vera-

(*fot. A. Paganini, Milano*)

VERDE E SOLE: I DONI DELLA SILA AI CAMPEGGIANTI.

(*fot. A. Paganini, Milano*)

UN VASTO QUARTIERE DELLA IMPROVVISATA CITTÀ SILANA.

mente preziosi ch'esso ha fornito; il Ministero dell'Economia Nazionale per la concessione della località demaniale ove sorse il Campeggio. Ringraziamo pure la Direz. Gener. delle Ferrovie dello Stato per la riduzione eccezionale concessa per il trasporto dei campeggianti e del materiale. All'esimia Consorte di S. E. Bianchi, a S. E. il Prefetto, al Podestà di Cosenza, all'On. Joele Presidente dell'Estate Silana, che onorarono più volte il nostro campeggio della loro ambita visita, giunga pure il ringraziamento sentitissimo della Direzione del Touring. Al cav. Luigi Storti ed alla gentile sua Signora, per il continuo e generoso interessamento dimostrato in ogni momento e sotto ogni forma per i nostri campeggianti, giunga ancora il grazie sincero del Touring e dei partecipanti. Grazie pure al nostro Console di Cosenza, avv. Giuseppe Piraino, del quale tutti i campeggianti hanno potuto ammirare l'instancabile attività a favore del Campeggio. I signori Podestà di Rossano e di Longobucco, che sempre entusiasticamente accolsero, con la popolazione, i nostri Soci in occasione delle varie visite, i Consoli Barone A. di Amato e Dott. F. Pisani di Rossano, che tanto si resero benemeriti verso il nostro Campeggio, gradiscano l'espressione dei ringraziamenti più sinceri del Touring e dei Soci. Agli amici della Commissione logistica, che riassumiamo nel nome del loro insuperabile capo, il cav. G. B. Zanocco, ma che meriterebbero singolarmente un particolare elogio, giungano pure i più vivi ringraziamenti.

Con questa rapida rassegna dimentichiamo di certo il nome di qualche altro benemerito ben degno di essere qui ricordato: gli esprimiamo le nostre scuse ed il nostro ringraziamento sincero.

LA NUOVA STAZIONE MARITTIMA, PER PASSEGGERI, DI GENOVA - IL MONUMENTALE PROSPETTO DI LEVANTE. - A DESTRA È VISIBILE LA PENSILINA PER L'IMBARCO E LO SBARCO DEI VIAGGIATORI DI CLASSE.

*NOVITA' PORTUALI DELLA GRANDE GENOVA*

# IL GRANDE BACINO DI CARENAGGIO E LA STAZIONE MARITTIMA

Ha avuto luogo, il 19 luglio u. s., in Genova, l'inaugurazione del grande Bacino di Carenaggio, costruito per volontà del Governo Nazionale allo scopo di adeguare quello che è stato definito «il primo porto del Mediterraneo» alle esigenze dell'accresciuto traffico e della moderna tecnica navale.

La nuova costruzione, che sorge alle Grazie, fra i due altri bacini preesistenti, gigantesca nella mole e di una perfetta modernità nei particolari tecnici e costruttivi, fa parte del vasto piano di opere marittime genovesi, concepito dal Regime fascista e in parte già attuato. Esso comprende altre due grandi opere per il carenaggio, la cui esecuzione avverrà il più sollecitamente possibile, la monumentale Stazione Marittima per passeggeri, l'ampliamento ad Ovest del porto, in parte già attuato col Bacino Vittorio Emanuele al quale succederà fra breve il Bacino Benito Mussolini.

Incominciato nel 1925, il nuovo Bacino di Carenaggio testè inaugurato, ha potuto esser portato a compimento in soli tre anni di lavoro indefesso, nel quale sono emerse luminosamente e la genialità dei tecnici italiani e le tradizionali qualità delle nostre maestranze. Esso è riuscito infatti il maggiore d'Italia e uno dei maggiori del Mediterraneo, fra quelli destinati alle navi di commercio, potendo ospitare — sia per le dimensioni che per i mezzi tecnici di cui dispone — i più colossali transatlantici, quale che sia il genere di riparazione che richiedono. La sua lunghezza, dal gargame esterno alla testata interna dell'emiciclo, è di metri 240; la larghezza, fra le pareti interne, di metri 32. La

UN COLOSSO ITALIANO DEL MARE NEL NUOVO BACINO DI CARENAGGIO DI GENOVA.

soglia esterna si sprofonda di ben undici metri sotto il livello del mare, e non va trascurato, per meglio intendere la difficoltà e la portata dell'impresa, che per raggiungere questa profondità si son dovuti spostare oltre 110.000 mc. di terra ed eseguire uno scavo di circa 40.000 mc. nella roccia su cui poggiano la platea e le fiancate, le quali hanno richiesto, alla lor volta, la costruzione di oltre 50.000 mc. di muratura di calcestruzzo.

Quattro pompe orizzontali accoppiate a motori elettrici di 470 HP ciascuno, assicurano in sole due ore e mezzo il completo svuotamento del bacino pieno d'acqua, la cui capacità è di 90.000 mc.

Completano l'impianto, fra le maggiori installazioni, quattro altre pompe verticali per il prosciugamento dei tre bacini; due gru elettriche, argani idraulici, tubazioni per l'aria compressa e per l'acqua potabile, un accurato impianto di illuminazione, che rende agevole il lavoro anche di notte.

Il nuovo colossale bacino è costato 32 milioni di lire e viene a costituire, con i due vecchi bacini preesistenti, un complesso di opere tale da poter soddisfare a tutte le esigenze dei maggiori natanti mercantili.

Un'altra grande opera, alla quale abbiamo accennato più sopra, ma che merita di essere meglio segnalata alla attenzione del lettore, è la monumentale Stazione Marittima per passeggeri, costruita al Ponte dei Mille.

Essa occupa un'area di 2500 metri quadrati e consta di tre corpi di fabbricato a due piani, oltre il pianterreno, con amplissimi e bei locali per i passeggeri in arrivo e in partenza. Specialmente le sale destinate ai viaggiatori di classe hanno un decoro estetico che ben corrisponde allo scopo per cui è stata creata. La comunicazione con i piroscafi è assicurata mediante scalandroni protesi su terrazze al primo piano dell'edificio.

Vi sono poi sale adibite ad uso sanitario, balneare, di sicurezza, di ristorante, di esposizione, ecc. Una particolare cura è dedicata al servizio di sbarco e imbarco bagagli, che ha sempre costituito per il passato un imbarazzo superiore a quel che se ne potrebbe pensare.

Con questa nuova opera grandiosa — degna dell'Era realizzatrice in cui viviamo — la Superba s'è arricchita di un elemento cospicuo di utilità e di decoro edilizio, che consente al turista di sbarcare dai lussuosi transatlantici senza provare la squallida impressione che inspirano sovente le stazioni marittime.

È ancora una volta l'Italia geniale e ospitale che, nel suo maggior porto, viene incontro premurosamente, sia al danaroso straniero ansioso di ammirarne le insuperate bellezze, sia all'emigrante nostrano che reca d'oltre Oceano il sudato peculio e saluta commosso il ritrovato suolo della Patria.

Non abbiamo potuto dare che un cenno fugace sulle due importantissime opere genovesi, ma ci ripromettiamo di riparlarne in seguito e più ampiamente, costituendo esse il felice avviamento verso quei grandi orizzonti ai quali il Regime sospinge la Marina Mercantile Italiana, destinata a rinnovare le gloriose tradizioni del suo passato.

---

(fot. G. Celesia, Varazze)

VEDUTA DI ORMEA E DEL SUO BACINO.

# Monti e leggende alle origini del Tanaro

Molte e molte volte, con il sacco sulle spalle, ho attraversato, impiegandovi più giorni, le Alpi Liguri, dall'Alto Tanaro al Pesio, da Ormea a Mondovì.

Viaggiando così, ho conosciuto di quei monti, non solo la composizione e la struttura, che è il mio ufficio, ma anche l'animo dei montanari, degli indefessi sfidatori di intemperie che li hanno resi produttivi, che da secoli e secoli vi seminano, vi raccolgono, vi allevano bestiame, trasformando il paesaggio, lasciando l'orma del lavoro umano dovunque: nello scasso del campo; nel sentiero infossato dal passaggio; nella pendice denudata dal pascolo; negli accumuli di detrito sassoso, spostato e avviato con più celerità verso il basso dallo zoccolo bifido e penetrante della pecora; nelle costruzioni villiche di vario ordine, *tecci* o tetti, celle o *selle, vastère, giàs*.

A poco a poco tra le sensazioni del montanaro e le proprie si trovano delle corrispondenze, che subito non si avvertono, perchè si esplicano in diverso modo.

L'osservazione di una bella rupe, di una grande parete, di uno slanciato pinnacolo, di perpendicolari assolcature, di rovinosi accumuli di massi, suscita in chi esplora sensi di stupore e di orrore, che egli appaga e spiega con le cognizioni scientifiche, col ricostruire la storia e le vicende della montagna.

Nel montanaro tutti questi sentimenti pure esistono, ma si appagano assai meno; persistono, acquistano un fondo di mistero, di forze indomabili e inesorabili; interviene il concetto del soprannaturale, e nasce la leggenda. Ha ispirato questo scritto la seguente impressione: tutte le forme che conquidono o stupiscono hanno in montagna la loro leggenda.

Se cominciamo ad accostarci alle Alpi ve-

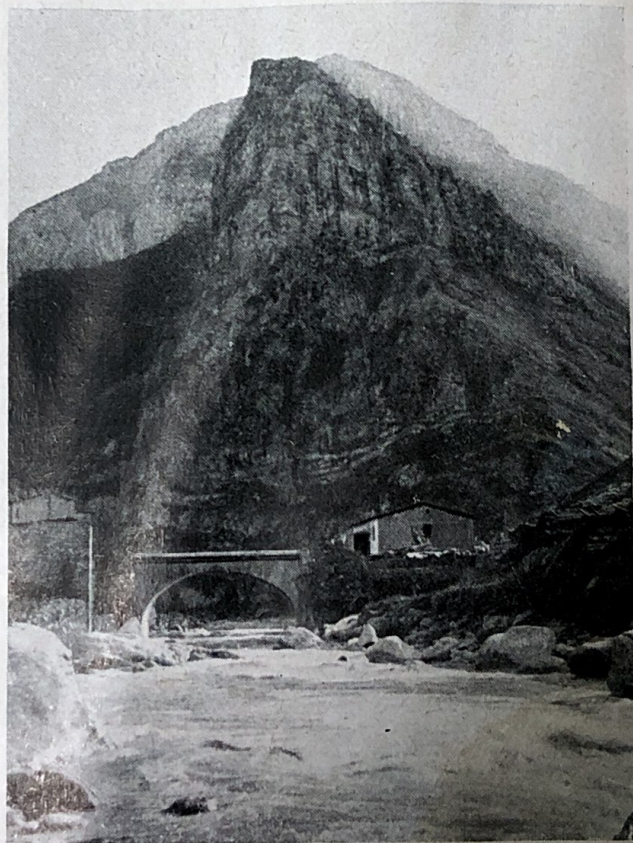
VIOZENE E L'ALTA COSTIERA DAL MONGIOIE ALLE COLME.

nendo dall'Appennino, troviamo che a mano a mano l'animo del montanaro cambia, che sempre più si impressiona, quanto più la montagna si fa orrida.

Le leggende appenniniche sono di povero contenuto; si riferiscono a credenze comuni, si sono quindi completamente trasformate col tempo e col mutare delle coscienze; ben poco o nulla è rimasto in esse di antico: hanno perduto in genialità, e soprattutto in originalità. Ma appena siamo al limitare delle Alpi, appena ci inoltriamo in queste Alpi Liguri, che ben a torto sono state ultimamente detronizzate in una pubblicazione della geografia semiufficiale, abolendone la distinzione, e unendole alle Alpi Marittime, dalle quali si differenziano in tutto, la leggenda si sviluppa, diventa un grazioso fiore montano che vegeta invadente, che non intristisce, che adorna simbolicamente le rupi più gigantesche.

***

Possiamo cominciare l'itinerario di esplorazione dal ponte di Nava. È un ponte come tanti altri, ora di una strada provinciale qualsiasi, ma che fu in passato, e per lunghi secoli, un ponte di confine, fra due vicini sempre guardatisi di traverso, fra i Duchi di Savoia e la Repubblica di Genova. Quindi niente leggende per esso; ma storia vera di liti, violenze, guerre, sbarramenti sanitari e pedaggi, raramente storia di pace e di concordia. Basta consultare la pandetta *Confinium* dell'Archivio di Genova, per stupire della quantità di documenti che si riferiscono al ponte, ed alla zona che si allarga tutt'attorno allo stesso. Sono ripetutamente ricordate le *castellanie* di Cosio, di Pornassio, e Pieve di Teco e Ormea e il contrastato territorio di Viozene, o delle Viozene, come si preferiva dire.

Il ponte attuale è alquanto più a valle di quello costruito nel 1593, o poco dopo, soprattutto per il contributo di quei d'Ormea; perchè la Repubblica avrebbe voluto impedire tale ricostruzione; senonchè gli ormeaschi minacciarono di farlo in territorio proprio, e Genova dovette cedere. Nel 1626 scoppia la guerra, e il ponte viene occupato dalle truppe del Duca di Savoia, favorito in ciò dal feudatorio del luogo,

(fot. G. Celesia, Varazze)
LO STORICO PONTE DI NAVA.

(fot. G. Celesia, Varazze)

IL MONTE DELLE COLME, AL CENTRO DELLA CUI PARETE È VISIBILE L'OSCURO FORO DEL « GARBO MANCO ».

ossia della castellania di Pornassio, Giovanni Scarella: famiglia questa sempre tenuta d'occhio dalla Repubblica, anche in relazione con l'eterno femminino. Quando nel 1680 Raffaele Scarella, figlio a Giovanni, parte segretamente per Torino, per sposare la figlia di un *cavaliere introdotto a quella Corte,* la Repubblica ne ha sùbito avviso, e lo sospende dal possesso delle parti di feudo nelle quali essa aveva giurisdizione, finchè non siasi giustificato. E Raffaele sposa un'altra, che nel 1710 è vedova e si innamora, vedete combinazione, del comandante di Ceva. Altro energico intervento della Repubblica, che dichiara alla vedova che se vuol prendere marito se lo scelga senza passare al di là del ponte. Tirate d'orecchi le quali si ripetono anche per il figlio della vedova, Luciano, quando nel 1712 vuole sposare una piemontese, il frutto proibito.

Il secolo XVII continua ad essere un periodo molto turbolento per il ponte. Nel 1648 si ha un incidente di confine: cento soldati piemontesi passano il ponte senza averne il permesso (forse per recarsi a Oneglia), e sono fatti retrocedere. Nel 1651, vi passano, con il debito permesso, le truppe piemontesi in ritirata da Villafranca. Nel 1657 quei di Ormea, per *sospetto di morbo* (di peste), costruiscono uno steccato attraverso al ponte, per impedire il passaggio. Nel 1672, anno terribile per la Repubblica, il governatore di Ormea, allo scoppiare della guerra, occupa il ponte il 27 giugno, e il giorno dopo entra per esso una parte dell'esercito piemontese, che rimane poi prigioniera a Castelvecchio: i genovesi sono aiutati da bande armate, a capo di una delle quali è il famoso bandito detto *il Turco,* di cui è ancora memoria nella valle.

Nel 1680 Ottaviano Raggi, capitano della Pieve, arresta uno dei *pedoni* mandati da Torino a Oneglia, e che usavano abitualmente del ponte; ma è obbligato di trasferirsi a Genova per giustificarsi. Per contro, il ponte era pur usato dai *fermieri* o *appaltatori* del sale: nel 1664 essi avevano fatto doglianze — uso del linguaggio diplomatico genovese — perchè dei *corridori* piemontesi,

(fot. G. Celesia, Varazze)
IL PICCOLO VILLAGGIO DI CARNINO, SPERDUTO NELL'AMPIO VALLONE OMONIMO.

passato il ponte, li assaltavano, e rubavano loro il sale e i muli.

Nel 1698 vi passa il Duca di Savoia, di ritorno da Nizza; il vescovo di Albenga, per ordine della Repubblica, gli va incontro, e prepara la minuta di un bel discorsetto, che la Repubblica vuol prima rivedere e approvare. Nello stesso anno, d'amore e d'accordo, i due Stati restaurano il ponte, e deliberano che vi si pongano in mezzo due cunei di ferro, l'uno con l'arma di Savoia, l'altro con quella di Genova.

E così continua una storia di piccole vicende per tutto il secolo XVIII; però verso la fine di questo, ai 15 di aprile del 1794, attraversa per la prima volta il ponte lo straniero, le truppe francesi che inseguono i piemontesi in ritirata. In tal modo cominciava per l'alta valle del Tanaro la storia moderna; e per lunghi anni nelle profonde crepacce delle più alte vette, dal Mongioie al Marguarese, si videro le ossa dei valorosi soldati piemontesi, posti a guardia della patria nell'inverno successivo alla invasione del settembre, uccisi dalla neve e dai geli. La vecchia guida Danieli Dani mi assicurava che vi son baratri dove ancora quelle ossa sono visibili; se ciò fosse, si dovrebbe raccoglierle, e far sorgere su di esse un monumento.

Dopo aver letto tutto questo, quasi si stupisce se si può oggi tranquillamente risalire su per la valle, sino alle Viozene. Avete qui un villaggio con un curioso nome, e il primo paesaggio veramente alpino che si possa osservare nei monti liguri, venendo da oriente.

Il nome ha suscitato la curiosità degli etimologisti dilettanti. Così a lume di naso si direbbe che *viuz*, come in più punti delle Alpi Occidentali, sino al Delfinato e alla Savoia (ad es. Viuz en Sallaz) vuol dire un'abitazione, o un centro di abitazioni, e che *Viozene* corrisponde proprio a questo significato; ma è una spiegazione troppo semplice: difatti Gerolamo Rossi, seguendo un D'Anville, assicura che Viozene è la successiva modificazione di *Vigenna, Viziennis, Viazenis* e *Viagena*.

Quindi eccoci ad una città dei Vagienni, che certo avevano qui poco da rodere, e se vi guardate attorno avete da registrare tutta una serie di bubbole gustose. Lassù è la conica cima del Pizzo d'Ormea, sede, secondo il Casalis, del dio Teutates; poi vedete l'intaglio del Bocchin (1) d'Asèo, ossia *dell'Aceto,* di quel famoso aceto, secondo il Nallino, di cui ha conservato il segreto Annibale; sopra al Bocchin si eleva la piramidale cima del Mon Gioje, ancora secondo il Nallino, una delle tante are consacrate a Giove (come nelle Alpi Occidentali, *joie* è la radicale di *giogo*). Ma al prete Nallino (1722-1796) bisogna perdonar questo e dell'altro, poichè fu il primo descrittore delle sue montagne, come il Dana ne fu il primo botanico (erborizzò nei dintorni di Carnino

(1) Passo angusto incavato.

dal 1772), il Pareto il primo geologo, il Dellepiane il primo alpinista.

Il montanaro è stato più geniale dei letterati. Dal Mon Gioje o, come comunemente si scrive, Mongioje ha principio una vertiginosa parete di roccia, la parete delle Colme, stagliata giù a picco, uniforme per l'aspetto e il colore, salvo che in un tratto dove presenta un grande incavo, il *Garbo Manco* (il *foro cieco*), il quale si apre proprio dove la roccia è più unita e più liscia, quindi inaccessibile se non a mezzo di corde. Ora, il montanaro ha innestato al Garbo una graziosa leggenda.

(fot. G. Celesia, Varazze)

IL VILLAGGETTO DI UPEGA.

Se guardate attentamente alla base dell'arco del Garbo, scorgete nel masso un'informe testa umana, che può ricordare, se avete un po' di fantasia, la veneranda figura di un frate. Ebbene, in passato questo frate era vivo e vegeto, e di continuo filava e tesseva una tela, la tela della vita perenne e felice, e sarebbe bastato ai buoni pastori delle Viozene di averne un pezzetto, per sfuggire per sempre alla morte, e, quel che più conta, alla miseria.

Un giorno il frate sciorinò al sole la tela, e lasciò per inavvertenza che questa si svolgesse giù per la china, sino a una donna che lavorava nei campi di Pian Rosso. Credo che questa denominazione sia dovuta alla terra rossa che costituisce quei campi; ma un'altra leggenda vuole che Pian Rosso abbia avuto tal nome da una cruenta battaglia avvenuta tra quei della Pieve del Teico (che in passato qui transumavano nell'estate, prima che si fermassero definitivamente a popolare le Viozene), e quei di Ormea.

Comunque sia, la donna, visto un tessuto di così forte e bel telaggio, pensò subito di profittarne, e cominciò a ripiegarlo, a farne una pezza sotto il braccio. Ma la tela era interminata, e si svolgeva senza venir a fine: la donna pensò che le occorrevano le forbici, per tagliar via la parte già involta; cercò invano all'intorno un aiuto, e poi si decise a riporre momentaneamente il prezioso acquisto, e a recarsi a casa, per avere ciò di cui abbisognava. E così fece; ma al ritorno rimase a mani vuote; il buon frate aveva nel frattempo rimediato alla sua sbadataggine, e ritirata rapidamente la tela nel suo *garbo*.

Accenni di leggende simili, che connettono l'opera del filare e del tessere alle vicende della vita, e che sono di certo un residuo del mito pagano delle Parche, si ripetono qua e là nelle Alpi: una di esse è conservata nelle pagine di De Amicis.

Alle Vegíe, in Val d'Angrogna, un grande e precipite castello di rocce sovrasta alla strada. Su quelle rocce vive una vecchia che fila e fila, e una volta all'anno, tra la mezzanotte e il tocco, il fuso sfugge dalle sue dita annose, e pende giù sulla strada. Se un giovane passa di là, la vecchia l'invita ad afferrare il fuso; se questi vi riesce, egli avrà assicurate per tutta la vita la felicità e l'amore. Vengono alla mente le asciutte figure delle tre parche di Michelan-

(*fot. G. Celesia, Varazze*)

ALLE SELLE DEL CARNINO - IL VECCHIO RIFUGIO DEL CLUB ALPINO ITALIANO.

giolo, che filano il filo della vita, e lo troncano con una forbice, ed è una forbice — non so se sia mai stato notato dai critici d'arte — da tosar pecore.

Al Garbo si riferisce pure una leggenda pastorale, assai più volgare. Vi è sull'alto della montagna delle Colme, sul versante della Val d'Ellero un esteso pianoro, sforacchiato dal fenomeno carsico, con doline, voragini, inghiottitoi, nei quali tutta l'acqua superficiale sparisce. La più bella e insondata di queste voragini, chiamata la Càrsena delle Colme — il trovar qui lo stesso vocabolo celtico *carso*, per indicare, come nelle Alpi Orientali, la morfologia che dipende dalla soluzione di calcari, è sommamente suggestivo — ha richiamato l'attenzione dei montanari, che hanno cercato di conoscere il cammino sotterraneo delle acque inghiottite dalla *càrsena*. Io penso che son quelle che vengono fuori alle Fuse, sotto la grande caverna delle Vene; ma quei delle Viozene, che essendo del luogo possono saperne più di me, raccontano che un pastore, facendo pascolare attorno alla *càrsena* tre *sciorte* di pecore (una *sciorta* è di venticinque capi), lasciò per negligenza che vi precipitassero dentro tutte. Nella disperazione buttò nel baratro anche la cagna di guardia, che, cadendo sui corpi delle pecore, non si fece alcun male, si nutrì di esse, poi partorì una nidiata di cagnolini, e con questi fu vista un bel giorno affacciarsi al Garbo Manco: e ciò vuol pur dire che i montanari non conoscono che quel foro è veramente *manco*, senza alcuna comunicazione interna (1).

Questa leggenda è già stata registrata dal barone D' Emarese, ma egli la riferisce all'Antro dell'Ajè (dell'ariete), a sua volta situato nel territorio delle Viozene, e si ripete qua e là un po' dappertutto, nei nostri monti, dovunque il volgo voglia rendersi conto di comunicazioni sotterranee.

Lasciamo indietro le Viozene, sede di guarnigione (tre soldati) dal 1663, conservata casa del *gastaldo* (il *Teccio Bianco* delle an-

(1) Mi trovai presente all'ardita esplorazione che del Garbo fece nel 1898 un mio compianto amico, il dott. Randone di Garessio.

(fot. G. Celesia, Varazze)

IL PASSO DELLE MASTRELLE (CARNINO). NELLO SFONDO, IL MONTE PIANCAVALLO.

tiche carte topografiche), che veniva nominato dalla Repubblica di Genova, e la chiesetta ricostruita dopo il 1679, sui muri della quale tante volte si sono alternate le «grida» del Duca di Savoia (a cominciare dal 1577), per atto di possesso, con quelle della Repub-

(fot. G. Celesia, Varazze)

VEDUTA INVERNALE DEL MONTE E DEL PASSO DELLE SALINE.

blica, che sceglieva il giorno di San Bartolomeo per il relativo annullamento: sempre avendo dinanzi rupi e rupi smisurate, si perviene alle *selle* di Carnino.

Per capire il nome, basta avvertire che si dice *sella* per cella, e che si tratta di una costruzione in muratura, destinata a caseificio montano, e alla conservazione dei formaggi. Quella cui si è arrivati è una cella di dimensioni ridotte, di proprietà della compagnia di Sant'Elmo dei pastori di Briga, adibita in parte, da alcuni anni, a rifugio delle Sezioni Liguri del Club Alpino.

Sembrerà strano che Briga, abitato della Val Roia, giunga con il suo territorio sin qui; eppure arriva ben oltre, ossia sino al sommo della costiera alpina, dalla *plastra* di Marberga alla sommità del Marguarese, dalla *via Cravalune* (versante occ. di M. Bertran) alla *colla di Carezio* (a oriente di M. Frontè). Sono i confini indicati da un documento del secolo XII, riguardante la lite di confini fra Tenda e Briga, giudicata in Triora, davanti a nunzi dell'imperatore Federico, il 1162, e che debbono rappresentare i limiti — qui casco nel classico anch'io — del territorio degli antichi Brigiani, ricordati nella lapide trionfale di Augusto, al monumento della Turbia, territorio che nè i Lascaris, nè gli altri signori di Tenda, di Pigna, di Triora, riuscirono mai a ridurre.

In quanto a Carnino, o, come una volta preferivano scrivere gli amanuensi genovesi, *Carlino*, è un insieme di tuguri, che si incontra assai prima delle Selle, giù nascosto nel fondo della valle; la più povera fra le frazioni di Briga, che non vede sole da metà novembre a metà di marzo, e che le nevi isolano talvolta per più mesi; da ciò il proverbio: « chi vuol veder l'inferno, vada a Carnin d'inverno ».

L'antichissima compagnia di Sant'Elmo, la quale ha il possesso sociale dei pascoli del gruppo di M. Marguarese, il più alto delle Alpi Liguri, è un curioso residuo di organamento medioevale, le cui origini possono considerarsi chiarite da una leggenda. Un giorno i pastori di Realdo, di Piagge, di Morignolo, di Upega e di Carnino, tutte frazioni della comunità di Briga, si radunarono nella *Valle dei Maestri* (Val di Meistri, compare in un documento del 1120, corrisponde all'odierna Ciaggiabella, ed è a settentrione-levante delle Selle) per dividersi i pascoli, sino allora tenuti in comune, e per accedere quindi a questi. Fu allora che improvvisamente comparve Sant'Elmo, il quale li avvertì di ritirarsi dal monte, perchè erano minacciati da un grave pericolo.

NELLA CATENA DEL MARGUARESE - (*Da sinistra a destra*: LE BARRE DEL PIST

Alcuni, forse pensando che Sant'Elmo è il santo dei fulmini, e che ne poteva saper qualche cosa, obbedirono; ma i più rimasero, e furono investiti da una terribile bufera, nella quale perirono.

Il Rossi, che riporta questa leggenda, la crede il ricordo della prima introduzione del cristianesimo nella valle della Roja: io vi vedo, invece, l'affermazione di quella tendenza primitiva nei popoli antichissimi, e di cui la plebe romana ad es. ha lasciato noti ricordi, di sostituire la proprietà individuale alla collettiva; tendenza che a Briga rimase tanto eccezionalmente soffocata da creder ciò frutto di opera soprannaturale e che per lunghi secoli fu resa possibile forse solo in seguito al leggendario racconto dell'antico miracolo.

***

Se dalle selle di Carnino si va alla Ciaggiabella, si trova il ricordo dell'antica denominazione di Val di Meistri, al Passo delle Mastrelle — nel dialetto locale *mastrella* è una lastra di pietra squadrata e piatta, per modo che dicesi *mastrella* la trappola da volpi fatta con una lastra simile, e a ciò anche corrisponde la *mastrella* dei torchi da olio della Riviera — e poi si è in un circo di monti, cui sovrasta il gruppo di Cima delle Saline; sullo sfondo vi è la Colla del Pa.

(fot. G. Celesia, Varazze)

A PUNTA EMMA, LA PUNTA BOZANO, LA PUNTA PARETO E LA CALOTTA TERMINALE DEL
UARESE).

La denominazione di *Saline* mi fa ricordare che un documento del 1561, dell'archivio di Genova, espone che quei di Ormea pretendevano costrurre nel territorio di Carnino una *stapola* per il sale; e una carta topografica manoscritta del XVII secolo, conservata nello stesso Archivio, nota la *casa vecchia del sale,* quasi sotto Cima delle Saline, in Val d'Ellero. Non sono sicuro però, che il commercio del sale — che come vuole la tradizione locale si faceva, non ostante le proteste della Repubblica, il cui confine passava poco lungi, per la Colla delle Saline, soprattutto per uso della pastorizia — abbia dato il nome al monte; poichè nelle Alpi una denominazione simile ricorre più volte, e di certo per altra causa (1).

Al gruppo di Cima delle Saline vanno pur collegate altre curiose particolarità: così è della *Balma* di Carnino che, come vuole il nome, è un riparo per le pecore, sotto la sporgenza di una gran rupe, e le balme in passato hanno servito all'uomo preistorico; poi si hanno i *Ciotti del Battaiè,* che sono delle doline carsiche, e l'alto spianato detto *Ciam Balaúr,* con una fontana molto nota ai cacciatori di francolini, la quale proviene da una tasca perenne di neve. Ho trovato la stessa denominazione, tradotta in *Plan Bailadero,* alle Canarie, su più cime spianate, dominanti, dove gli antichi canarioti eseguivano danze caratteristiche.

Se, invece che a Cima delle Saline, si sale alla Colla del Pa, e da questa, sempre contrastando con i bassi cespugli degli *artexin* o *burgugnún* (provenzale: *bourgenc,* rododendri), si attraversa la Colla di Sestreza, si è in Val Pesio, della quale ancora il De Robilant, che scriveva nel 1787, ignorava le origini, perchè le poneva «alle Viozene». Si è così giunti alla più desolata e imponente cerchia montuosa di tutte le Alpi Liguri, sotto le pareti vertiginose del gruppo del Marguarese, dov'è ancor facile trovare i resti della fauna alpina, assistere al salto da rupe a rupe dei camosci, sentire il fischio delle marmotte, vedere il tardo volo dei francolini, destare la lepre, che nei mesi invernali, insieme ai francolini, diventerà del colore della neve, e una piccola donnola, anch'essa nivea d'inverno, che è caratteristica di questi luoghi; il gallo di montagna si è rifugiato non molto lungi da qui, nel bosco di Biacialòn.

***

Ora merita di essere presentato al pubblico un padre, Antonio Franchi della famosa Certosa di questa Val Pesio, che ispirandosi al lavoro da poco pubblicato dal Cavaliere De Robilant, sui minerali utili del Piemon-

(1) Infatti la causa è realmente diversa: *Le Saline, Le poste delle Saline* ecc. che si trovano nominate un po' dovunque lungo la catena delle Alpi vogliono indicare le località dove i cacciatori vanno a deporre il sale per richiamarvi i camosci o gli stambecchi, che ne sono ghiottissimi. Il nome ha quindi un'origine venatoria e non commerciale. (N. d. R.).

(fot. G. Celesia, Varazze)

IL PIZZO D'ORMEA VEDUTO DAL MONGIOIE.

te, compilava una memoria sui marmi della valle, e la presentava all'Accademia delle Scienze di Torino il 16 dicembre del 1792. L'Accademia non pubblicò la memoria, ma fortunatamente conservò il manoscritto; rintracciato per me, negli archivi accademici, dal mio amico Andrea Magnani.

Fra le interessanti notizie sui marmi, il buon frate ricorda, parlando delle cave di Val Cravina, che « dirimpetto al fianco set« tentrionale di questa vi è una grande ca« verna (io conosco di questo luogo la Grotta « del Camussé), al di fuori della quale si « trova qualche pirite, cui giunsi sin quasi « alla bocca, ma essendovi sul davanti molta « acqua rinunziai a entrarvi; la plebe del « paese, fra le grossolane stupidaggini di cui « è capace, dice che in questo buco vi è una « capra d'oro, e che tutti quelli i quali han« no osato di penetrarvi, sono stati presi da « grande spavento, e hanno temuto per la « loro vita, perchè questo tesoro è in pos« sesso di cattivi spiriti; ma non sarà per« messo di supporre che qui vi sia qualche « miniera? ».

Quest'ultima domanda dice quanto il certosino fosse preso dal *furor minerarius*, dall'ossessione delle miniere, e dalla capra d'oro ci porta senz'altro in tutt'altro campo; ci fa intravvedere i misteri, le leggende, le pratiche, i sortilegi, con i quali si credeva di poter svelare la presenza di una vena di buon metallo, e se volete anche il metallo coniato. E forse che l'ombra della giovane figlia del sultano di quei saraceni che invasero questa regione nel secolo X, non si aggira ancor oggi attorno alla Rocca di Ardua, in cerca dei tesori del padre?

In quanto alla capra, fin da quando Ercole ha ucciso la cerva di Diana dalle corna d'oro, sembra che animali di natura così preziosa abbiano continuato a vivere nelle nostre Alpi; perchè i ricordi che a loro si riferiscono sono assai numerosi. E in effetto, se i naturalisti, fra le tante corna che conoscono, di quelle d'oro, per quanto mi è noto, non ne hanno mai trovate, hanno però scoperto, e lo hanno comunicato alla stessa Accademia, cui aveva ricorso invano il padre Franchi, che di frequente vecchie pecore

(fot. G. Celesia, Varazze)

IL DIRUPATO VERSANTE SETTENTRIONALE DEL MARGUARESE.

delle Alpi sono fornite di denti dorati, o meglio rilucenti come oro; e non si creda che qui si voglia accennare ad altro.

Ma ritornando alle grotte di Val Cravina, è più certo che in esse abitassero gli orsi, e che fossero questi più temibili della capra d'oro. Vi ebbero buon giaciglio gli orsi giganteschi degli ultimi tempi geologici, quando a difendersi contro di essi l'uomo non aveva che un'informe ascia di pietra; e poi vi abitarono gli orsi di dimensioni modeste, dei tempi storici, di quegli orsi di cui il vescovo di Asti — nel fare, nel sec. XII, un sacco di concessioni a quei di Vico — riservava per sè la pelle e le parti migliori. Ancora nel secolo XIV, non vi era pasto pantagruelico in cui la portata d'orso non facesse la sua comparsa.

Gian Galeazzo Visconti in un famoso convito, di cui ha creduto di doverci conservar memoria il Corio, offrì orsi *dorati,* che gli saran pervenuti dalla Valtellina, accompagnati da una salsa di *sapor citrino* e da vino leggiero. E si può pensare che il vescovo di Asti non rimanesse indietro nell'ammannire, almeno il giorno del patrono, coscioni d'orso, spruzzati col succo dei limoni della Riviera, e accompagnati dallo spumante delle sue colline.

Se noi scendiamo dalla montagna, seguendo le spoglie degli orsi che quei di Vico uccidevano per il loro Vescovo, continuano ad accompagnarci le leggende; ma non sono più le antiche leggende alpine, bensì delle nuove, derivate dalle credenze religiose.

Prima di arrivare a Vico percorriamo la *bealera,* che si crede il riempimento di un grandioso canale, che quei di Vico progettarono di scavare per prendere le acque dal Pesio, e irrigare le loro belle colline: il lavoro fu eseguito, ma... per la malvagità degli spiriti infernali non si potè conservare.

Vico è poi patria di Teobaldo, un santo calzolaio del secolo XII, emulo di San Francesco, che volle esser povero, e che avendo distribuito un sacco di farina non sua ai poveri, accortosi della distrazione, fu al Tanaro, riempì il sacco della rena più fina, e questa sull'uscio del padrone del sacco si convertì in fior di farina.

Nel secolo seguente è il Beato Guglielmo,

*(fot. G. Celesia, Varazze)*

LA CATENA DEL MARGUARESE, VEDUTA DAL MONDOLÈ.

fondatore della Certosa di Casotto, che, conducendo una teoria di muli, i quali portavano viveri al convento, fu assalito dai ladri al Pian della Torre: per essere pronto a difendersi, frate Guglielmo afferrò una gamba di uno dei muli, che si staccò di netto dall'anca, e se ne servì come di clava: i malandrini stupefatti fuggirono, e la gamba, riaccostata al mulo, si risaldò completamente.

E la tradizione della leggenda religiosa ha persistito nei secoli sino a noi: l'ultima è fiorita al passaggio di Pio VII per Mondovì. Aveva sete il buon pontefice, e con lui gli sgherri napoleonici, nonchè la turba che l'accompagnava: qualcuno si lamentò, il Papa pregò, e poi fece togliere una pietra dal margine della strada: dall'impronta della pietra sgorgò un'acqua limpida e fresca, per amici e nemici.

**GAETANO ROVERETO.**

PARTICOLARE DEL CIBORIO.

# S. GIORGIO DI VALPOLICELLA E LA SUA PIEVE BARBARICA

Chi, dalle verdi conche della Valpolicella, alza gli occhi attraverso i pampini a quel contrafforte dei Lessini che, come un'immensa diga, taglia ad occidente l'orizzonte, vede profilarsi nel cielo, sovra un tondo cocuzzolo, la sagoma di una torre romanica. La visione richiama antichi fantasmi di epoche guerriere, e li precisa quando, avvicinandosi, si scorgono, strette attorno alla torre, squadrate nella dura costruzione a lastroni di pietra sovrapposti, le case che sorgono dalla roccia come la continuassero. Sembra allora di essere quasi arrivati al paese, ma ben presto ci si accorge che per giungervi occorre camminare ancora a lungo attraverso tortuosi sentieri. In tal modo il bel S. Giorgio di Valpolicella si rivela quale è stato in antichissimi tempi: una naturale fortezza difficile a scalare, e che non si raggiunge se non dopo cammino lungo, e faticoso, talchè va ancora nei dintorni sotto il nome di San Giorgio Ingannapoltron.

E davvero il povero poltrone che si avventura per quelle balze non è ingannato solo sulla lunghezza del cammino, ma anche sul premio che, dopo la fatica durata, appena giunto in paese, si ripromette di concedere alla sua poltroneria. Lassù infatti il riposo vuol essere senza abbandoni e con lo spirito attento a gustare e ad ammirare le dolcezze e le bellezze del luogo. Altrimenti ci si troverebbe a disagio fra i paesani i quali, pazienti coltivatori delle magre vigne che danno il miglior vino della Valpolicella, o rudi cavatori di pietra, oppongono alle difficoltà dell'esistenza una volontà instancabile, che si manifesta nel coraggio, nella tenacia alla fatica, generosamente spesi perchè il lavoro possa essere ben condotto a termine. I pochi palmi di terra mista a brecciame, che coprono la roccia, si possono conservare alla montagna solo perchè trattenuti con la costruzione paziente di quei muricciuoli a secco che danno ai dossi attorno al paese l'aspetto di ciclopiche gradinate. E come la magra terra, che pur richiede cure infinite, non può bastare al sostentamento del contadino, questi, terminato il lavoro dei campi, sale con i suoi buoi, aggiogati a carri rudimentali, verso le ampie cave o le buie « preare » per caricarvi i marmi rossi o i lastroni di pietra, e trasportarli poi al piano scendendo faticosamente per ripide ed anguste strade, nelle quali i traini pesantissimi lascian traccia del loro passaggio nei solchi paralleli che le rigano fino al suolo di pietra.

Ma chi, senza abbandonarsi alla poltroneria, è penetrato tra le case del paese, può

LA CHIESA CON L'ABSIDE BARBARICA, IN SAN GIORGIO DI VALPOLICELLA.

in qualche cucina contadinesca ritemprare le forze ed esser ripagato di ogni fatica, gustando con sapiente lentezza un bicchiere di quel rosso profumatissimo *reciotto* che è troppo spesso calunniato, in trattorie di lusso, da indegni intrugli che usurpano il suo onesto nome evocatore di inimitabili fraganze.

Poi, riprendendo il cammino, sentirà lo spirito snebbiato di ogni stanchezza e pronto ad accogliere le più delicate sensazioni. Salirà allora lentamente fino al cuore del paese, lungo il serpe della strada e, fra una casa e l'altra, o incorniciata fra gli archi di una leggiadra loggetta rustica, contemplerà la pianura pezzata di campi arati e seminata di paesi lungo il nastro dell'Adige giù giù fino a Verona, che si intravede sfumata nelle nebbie dell'orizzonte. Procedendo così sfocerà nella spianata dinnanzi alla chiesa, dalla quale in fondo, chiuso nella tazza morenica, gli apparirà brillare a specchio, sotto i raggi del sole, il bacino meridionale del Garda. E quando, distolti gli occhi dagli incanti panoramici, li volgerà indietro, l'ammirazione per la natura gli si trasmuterà in quella per l'arte vedendo vicine la nuda architettura della Pieve barbarica, le grazie del chiostrino Romanico e la solida mole del campanile, attorno al quale dalla valle gli era apparso raccolto il bel S. Giorgio.

Vedrà così adunati in breve spazio le meraviglie della natura e dell'arte, i titoli di nobiltà di questo paesino le cui origini si perdono nella più lontana vicenda dei secoli. Tanto lontana che non v'ha epoca dell'umana evoluzione della quale qui non si ritrovi la traccia: della vita preistorica nelle selci lavorate e nelle terre nere che affiorano qua e là nei campi; del periodo preromano, nei resti di un muro venuti alla luce durante gli scavi compiuti presso la chiesa, nelle lapidi dedicate agli Arusnati e a quelle divinità che erano venerate nella Valpolicella, il *Pagus Arusnatum*, e nel rito ancora in uso, nel giorno dei morti, della distribuzione delle fave simbolo dell'immortalità; del periodo romano, che dovette essere di particolare splendore per il paese, nei numerosissimi monumenti che vanno dal I al IV secolo (frammenti marmorei scolpiti, in parte epigrafici, reimpiegati come materiale da costruzione nei muri della chiesa, del campanile, del chiostro, della canonica e delle vecchie case del paese, o dispersi nei muricciuoli o lungo le strade tra i campi: colonne, cornici, capitelli, are, cippi funerari, ecc.); dell'alto medio evo, nel castello, forse di origine romana, rifatto nei tempi di mezzo e distrutto nei moderni, del quale non restano più che i ruderi seppelliti in una località poco sopra l'abitato, e nel monumento più insigne del paese, la Pieve barbarica del secolo VII con le sculture del suo Ciborio per le quali S. Giorgio è noto agli studiosi del mondo intero. E nella chiesa anche erano testimonianze di periodi più vicini, le sovrapposizioni settecentesche e gli orpelli ottocenteschi di pessimo gusto che fortunatamente sono stati tolti di mezzo nei recenti restauri del tempio.

⁂

Ad entrare ora nella piccola chiesa non possiamo sottrarci alla suggestione profonda che emana dalla sua nuda architettura; le pietre rozzamente spianate, disposte con ingenua poesia a comporre le membrature della costruzione romanica, la candida noncuranza con la quale sono utilizzati, ad umili usi, solenni frammenti romani, una certa aria di sana e austera povertà che vi si respira, parlano della pura e serena fermezza della fede che animava il popolo quando eresse il tempio. Ma le pietre, agli studiosi

che le sanno interrogare, rivelano ancora le vicende che han fatto subire alla chiesa, le molte generazioni di fedeli che qui hanno elevato il loro spirito a Dio. Tali vicende io esporrò quali sono descritte, con cuore d'artista e con competenza di studioso da Alessandro Da Lisca in un bellissimo opuscolo su S. Giorgio di recente pubblicato.

Fino a pochi anni or sono era generale convincimento che appartenesse alla antica Pieve barbarica la porzione occidentale della chiesa coi nudi pilastri della parte plebana, e fosse invece romanica la porzione a mattina dove si è ingentilita la parte presbiteriale alternando le colonne ai pilastri. I recenti restauri hanno scalzata questa credenza; infatti l'attento esame delle muraglie ha rivelato che se identico era il metodo di costruzione, diverso era l'impasto delle malte nelle diverse epoche. Al lume di questo criterio si è potuto accertare che quanto rimane dell'antica Pieve barbarica è il solo muro a sera, contenente l'unica abside orientale, con i due piccoli finestrini strombati, che ora costituisce la facciata della chiesa; tutto il resto è ricostruzione romanica probabilmente del 1200.

IL BALDACCHINO FORMATO CON GLI ELEMENTI DEL CIBORIO DEI TEMPI DI LIUTPRANDO.

Immaginare allora la Pieve qual'era prima di tale ricostruzione è cosa ben difficile. L'esame diligentissimo condotto sui punti d'incastro dei frammenti del Ciborio dei tempi di Liutprando, ora ricomposti in parte sulla mensa dell'altar maggiore, conduce a ritenere che tali frammenti, dato anche il loro numero, non servissero a costituire un semplice baldacchino con quattro archivolti e con quattro colonne ma, come osserva il Da Lisca, fossero « elementi di una vera iconostasi che divideva in due piani l'abside barbarica, la quale si presenta ora sproporzionatamente lunga. Nel piano inferiore vi doveva essere una specie di cripta aperta verso la chiesa da una serie di arcatelle poggianti su colonnine, nel piano superiore, cui si accedeva da scalette laterali, l'altare ed il Ciborio propriamente detti. Ma, prima della trasformazione romanica, la iconostasi doveva essere caduta perchè non se ne può ammettere la coesistenza con quegli affreschi dell'XI e XII secolo, raffiguranti il Redentore in nimbo a mandorla fra i simboli dei quattro Evangelisti, che tuttora si vedono e che si estendono in unità di concetto dal catino al pavimento. Questa decorazione non si sarebbe allora potuta eseguire se vi fosse stata l'iconostasi a tagliare l'abside ed a ricoprirla in parte ».

La chiesa invece ci appare ora esattamente qual'era nel periodo romanico, tranne qualche dettaglio. La porta, ad esempio, non era dove ora la vediamo, esisteva invece, nel muro barbarico in corrispondenza alla nave meridiana. Questa porta era stata in seguito

LE COLONNE DEL CIBORIO; LE DUE A SINISTRA CON LE EPIGRAFI.

ed affrontando il pericolo di tirarsi addosso l'impopolarità, ferendo l'ingenuo amor proprio dei paesani, ai quali sembra vergognosa indigenza l'austera nudità cui viene restituito il tempio, riusciva nel 1922 a dare inizio ai lavori di ripristino che sotto la direzione dell'ing. Da Lisca, sovraintendente ai monumenti in Verona, sono ormai quasi compiuti.

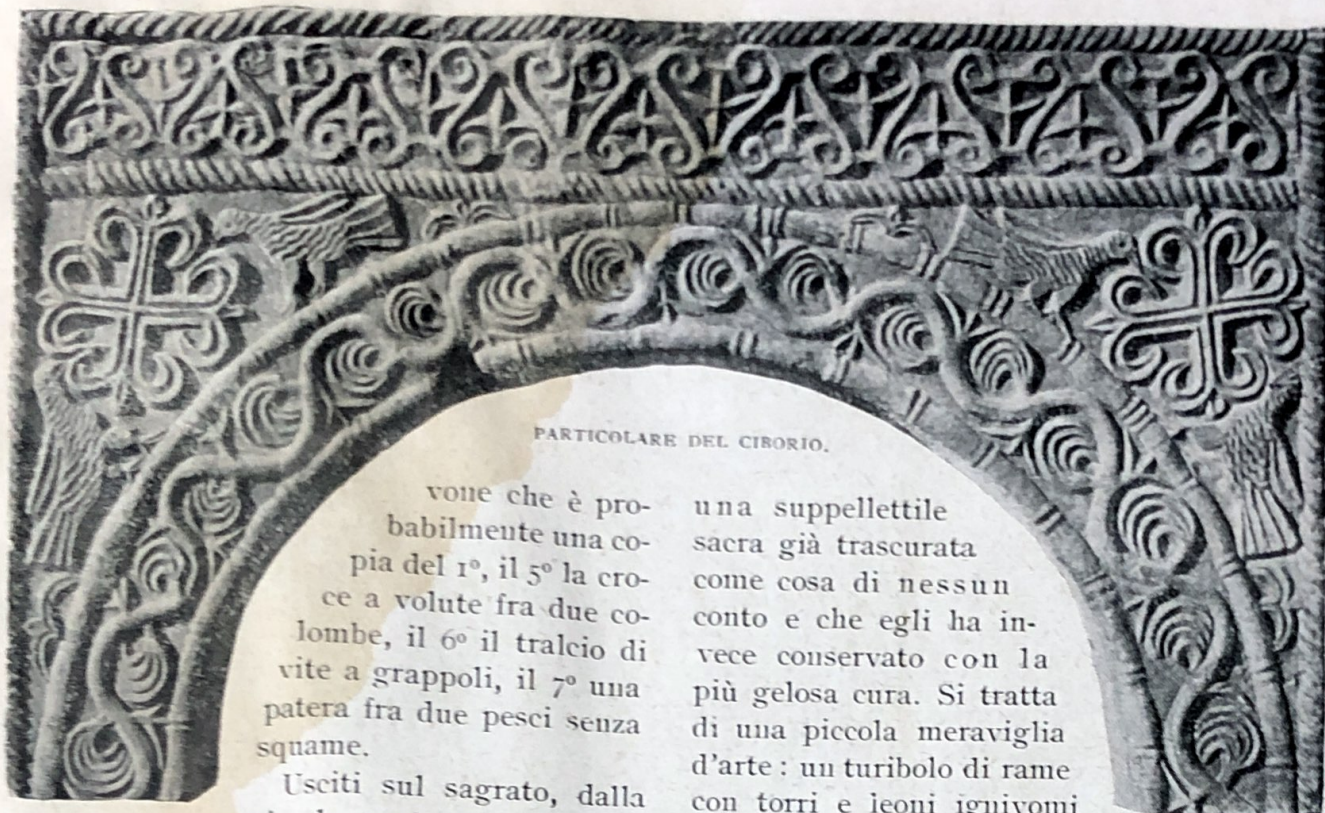
***

In occasione di tali lavori si è genialmente risolto il problema di ridare unità architettonica ai frammenti dell'antico Ciborio, noto a tutti gli studiosi dell'arte quale esempio tipico delle forme ornamentali e della tecnica propria della scultura del secolo VIII. Con tali frammenti, infatti, si è formato un baldacchino sovra la mensa di un antico altare, che a sua volta riposa su

adornata di uno pseudo protiro a tre arcatelle con affreschi dei quali ancora rimangono le tracce. L'attuale porta risale al Settecento quando, « nel radicale restauro della chiesa si rinchiuse la vecchia porta praticata in rottura, e si aprì quella nuova ora esistente, squarciando l'abside barbarica. Fu allora che si pose mano alla trasformazione interna della chiesa con il soffitto a vôlta, le finestre a mezzaluna, il grande cornicione, gli intonachi e gli imbianchi generali quali si vedevano sino a poco fa e che sono stati tolti di mezzo per restituire il tempio alle pure linee della sua architettura romanica ».

Quest'opera nobilissima di ripristino è stata fermamente voluta dall'attuale arciprete Don Albino Giraudi. Il degno sacerdote, fin da quando, 17 anni or sono, veniva chiamato a reggere la parrocchia di S. Giorgio, concepiva il sogno di restituire la Pieve alla sue linee primitive; esempio veramente raro, fra la scarsa educazione artistica che purtroppo regna nel clero di campagna, egli, superando difficoltà non poche,

quattro pilastrini marmorei tratti da cippi funerari Romani. I quattro archivolti, sormontati da una cornice fatta di frammenti coevi scolpiti a motivo di S affrontate, poggiano su le quattro colonne con i capitelli che sono una « rozza ma originale deformazione del corinzio antico ». Anteriormente sono poste le due colonne che portano le note epigrafi dalle quali appare, come osserva il Toesca « il misero stato de la cultura, non soltanto nella torbida latinità, ma persino nei caratteri deformati propri dell'epigrafia del secolo VIII ». Dette epigrafi rivelano anche l'età del Ciborio, che risale al 712, e il nome degli artefici: « VRSVS MAGISTER CVM DISCIPVLIS SVIS IVVENTINO ET IVVIANO ». Altri tre archivolti, oltre i quattro ora ricomposti sulla mensa dell'altare, sono venuti recentemente in luce.

Tali preziosi elementi dell'opera di maestro Orso, fra intrecci viminei, recano nell'angolo: il 1° il pavone, il 2°, a forte rilievo, la croce greca fra due patere, il 3° una patera fra due pesci squammati, il 4° il pa-

PARTICOLARE DEL CIBORIO.

vone che è probabilmente una copia del 1°, il 5° la croce a volute fra due colombe, il 6° il tralcio di vite a grappoli, il 7° una patera fra due pesci senza squame.

Usciti sul sagrato, dalla piccola porta a mezzogiorno, ci si trova davanti al chiostrino romanico di incomparabile grazia, dove le colonnine, ora semplici ed ora binate, recano, a reggere le pittoresche arcatelle, capitelli originalissimi che non ripetono mai lo stesso motivo. Attraverso il chiostro si entra nell'orticello della prebenda nel quale recentemente un sacerdote veronese, appassionato d'arte, Don Trecca, ha scoperto e studiato frammenti romani di grandi dimensioni con sagome potentemente segnate e con evidenti tracce di attacco fra pietra e pietra; si è rilevata la somiglianza fra questi frammenti e l'altro, posto sul trivio centrale del paese, e che serve come tavola per la distribuzione delle fave. « Cavàti fuori dalla terra, meglio studiati e annestati tra loro, se si possono trovare le antiche compunzioni, questi marmi — dice il Da Lisca — potranno forse formare parte di un'edificio, forse di un Tempietto al Sole ed alla Luna, la cui ara potrebbe essere quella che venne posta come base sotto una colonna nella chiesa di fronte all'ingresso meridiano ».

A quanti entrano nella canonica, l'arciprete, sempre cortese coi visitatori, mostrerà una suppellettile sacra già trascurata come cosa di nessun conto e che egli ha invece conservato con la più gelosa cura. Si tratta di una piccola meraviglia d'arte: un turibolo di rame con torri e leoni ignivomi di straordinario carattere.

Compiuto così e, come è da consigliare, in un pomeriggio del tardo autunno, il dolce pellegrinaggio d'arte, si esce nuovamente sullo spiazzo dinanzi alla chiesa; il sole, ormai al tramonto, sembra voglia piombare nel Lago, che, come una tazza di oro fuso, splende ai limiti dell'orizzonte. I dorsi dei monti che muoiono nella pianura, i paesi lontani, le stesse case e gli uomini che stanno d'intorno, immersi in una luce spettrale, sembrano attoniti e fissi come nell'aspettazione di un evento incommensurabile. Presi in quest'atmosfera di sogno si aspetta la calata del sole come un miracolo nuovo e ci si indugia rapiti finchè, discese l'ombre della sera, è forza rompere l'incanto e tornare al piano. Ad ogni passo è un lembo d'orizzonte che scompare, un po' di luce che se ne va: qua e là s'accendono lumi, dei camini fumano, le campane chiamano alla preghiera della sera; a malincuore ci si immerge nell'ombra scendendo lentamente fra le consuete apparenze per riprendere con animo rassegnato la monotona fatica di tutti i giorni.

**PINO TEDESCHI.**

# CONCORSO FOLCLORISTICO A PREMIO

*(fot. avv. Achille Bologna, Torino)*

CAVALCATRICE NEL CARATTERISTICO COSTUME DI PRAGELATO (ALTA VALLE DI PINEROLO).

Il caratteristico costume, che tuttora è in uso in questa vallata, è molto ricco per gli scialletti e grembiuli di fine sete e damaschi e specialmente per le originali cuffie, pure di seta, guernite dei più sfarzosi e variopinti nastri. Particolare degno di nota: la donna di Pragelato non abbandona mai il suo costume e la sua cuffia tanto nei lavori della campagna quanto nei diuturni lavori domestici.

MINISTERO DEI LAVORI PUBBLICI (ARCH. PIO PASSERINI). PROSPETTO PRINCIPALE SUL PIAZZALE DI PORTA PIA.

# Nuovi edifici pubblici nella capitale

Lo Stato italiano, irrompendo in Roma dalla Breccia di Porta Pia, dovette darsi uno sguardo ansioso intorno per trovare sedi possibili per i suoi uffici. E posò soprattutto l'occhio su quei vasti isolati, in cui vivevano gli appartenenti ai diversi ordini religiosi. Isolati costituiti solitamente da una chiesa, da una biblioteca, da un convento. Domenicani, Agostiniani, Gesuiti dovettero cedere parte delle loro dimore e restringersi attorno alle loro chiese, o peregrinare in altre città.

Questo stato di cose, questa specie di vita di bivacco, alla quale importanti uffici del nuovo regno dovettero adattarsi, durò molti anni. E non è chi non ricordi le descrizioni, talora tristi, talora gaie, che si facevano dei luoghi dove si svolgeva la vita amministrativa del nuovo Regno.

I più bersagliati erano gli uffici della Pubblica Istruzione alla Minerva, i quali a forza di adattamenti e di sovrapposizioni s'erano ridotti a un vero labirinto di scalette e di passaggi oscuri. L'unica cosa del vecchio convento che avesse conservato ancora il suo antico aspetto era il chiostro, tutto frescato alla cinquecentesca.

L'unità di ogni Ministero era spezzata poi in tre, quattro e anche cinque parti; e l'on. Giolitti dichiarava alla Camera che per conferire con un direttore generale doveva attendere almeno due ore prima che arrivasse.

Si durò in tale stato di cose sino ai primi anni del '900, sino a quando, cioè, venne deciso di dare una sistemazione degna e definitiva a tutti gli edifici pubblici della Capitale. Si arrivò così alla votazione, nel 1911, di una legge che stanziava a tale scopo la somma di 40 milioni.

La cifra impressionò, e leggo nel resoconto della seduta alla Camera che un deputato, essendo solo quaranta i presenti, non si sentiva per conto suo di approvare la quarantesima parte di essa.

Con tale somma si doveva provvedere specialmente alla costruzione degli edifici dei Lavori Pubblici, della Giustizia, della Pubblica Istruzione, della Marina e della Corte dei Conti.

Nella relazione al progetto di legge e nella discussione che ne seguì, si doveva evitare in modo assoluto di parlare di monumenti. « Per carità », diceva l'on. Giolitti, « non facciamo dei monumenti; edifici, comodi, de-

MINISTERO DEI LAVORI PUBBLICI - GIARDINO E PORTICATO D'ACCESSO ALLA BIBLIOTECA (ARCH. P. PASSERINI).

corosi sì, ma non monumenti ». L'on. Cavagnari che si lasciò sfuggire nel suo discorso la parola « monumento », si riprese subito, con intenzione, sostituendola con quella di « costruzione ». Ciò perchè l'esempio del Palazzo di Giustizia era lì presente a spaventare un po' tutti. Tale edificio era diventato un incubo, apparendo come un'enorme massa che avesse assorbite tutte le ornamentazioni possibili, saturandosi di monumentalità. Si sentiva quindi il bisogno di semplificare, di chiarire.

Votata la legge e affidata la compilazione dei progetti ad architetti, che dessero affidamento di saper degnamente assolvere il loro compito (un'altra cosa di cui si aveva paura erano i concorsi), s'iniziarono i lavori, ma essi languirono sino a questi ultimi anni, e doveva essere il nuovo Regime a dare ad essi energico impulso.

***

Il primo ad essere terminato è stato l'edificio per il Ministero dei Lavori Pubblici, il quale s'era provvisoriamente collocato nel convento di S. Silvestro in Capite, dove aveva ed ha ancora la sua sede la Posta Centrale. I due edifici si davano, per così dire, delle gomitate scambievoli e uno dei due doveva cedere, e cedette il Ministero.

Si decise di far sorgere il nuovo edificio sull'area rimasta ancora libera, dopo la costruzione del palazzo delle ferrovie, in seguito all'abbattimento della villa del cardinale Patrizi. È certo doloroso che lo sviluppo della Capitale abbia costretto ad abbattere tante ville, che costituivano una delle più belle prerogative della vecchia Roma.

Villa Patrizi era posta su una collinetta subito fuori Porta Pia, in un luogo ameno ed arioso. Piena di om-

MINISTERO DEI LAVORI PUBBLICI - INGRESSO PRINCIPALE (ARCH. P. PASSERINI).

MINISTERO DEI LAVORI PUBBLICI - CORTILE CENTRALE.

bre, di boschetti e di viali ornati di antiche statue, era dimora degna di un re e nel 1744 aveva appunto ospitato Carlo III di Borbone.

L'architetto Pio Passerini, al quale venne affidato il disegno del nuovo edificio sentì la presenza della villa settecentesca e, anzichè creare una massiccia fabbrica regolare, pensò di spezzare l'edificio in tre parti. Egli stesso in una breve memoria scrisse: « Come sottrarsi ai suggerimenti che offrono le irregolarità, i dislivelli del terreno e non trarre profitto da tanta dovizia di verde circostante, da così amena e pittoresca varietà di luogo? ». Il nuovo palazzo ebbe così tre corpi, il principale destinato a sede degli uffici del Ministro e del Sottosegretario e dei rispettivi gabinetti; il secondario, più grande e massiccio, più spesso di piani e d'aperture, fu destinato ad accogliere le direzioni generali, gli uffici dipendenti e i corpi tecnici; e tra essi, un terzo edificio, rientrante, che serve di congiungimento ai due primi, destinato alla biblioteca e ai corpi consultivi. Davanti a questo edificio un portico e un giardino, animato da una fontana, dànno gaiezza e vita

MINISTERO DEI LAVORI PUBBLICI - PORTICHETTO DELLA BIBLIOTECA.

MINIST. DELLA GIUSTIZIA - PARTICOLARE DEL PROSPETTO.

a tutto il complesso. Il nuovo edificio, la cui architettura è stata studiata sullo stile del secolo XVI e ravvivata da note e da toni moderni, ha nel suo pur vasto insieme un aspetto semplice ed elegante. Esso ha una superficie di mq. 6600 ed un volume di mc. 180.000.

Il numero totale degli ambienti utilizzabili è di 570; la spesa complessiva ammonta a 32 milioni. Esso è dotato dei più moderni impianti per l'illuminazione e il riscaldamento, ed è ormai completamente occupato.

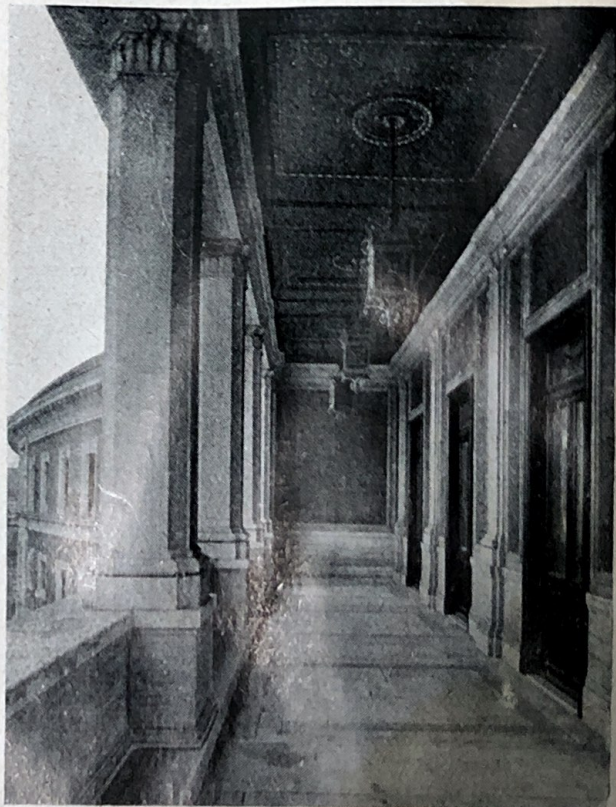
⁂

Una delle idee che guidarono nella scelta delle aree, in cui dovevano sorgere le nuove sedi, è stata quella di risanare e di decentrare. E un buon contributo al risanamento di Roma lo ha recato certamente la costruzione del nuovo edificio per il Ministero della Giustizia.

Sorge esso nel vecchio quartiere della Regola, fitto di case e di ricordi antichi, là dove nacquero Cola di Rienzo e Beatrice Cenci e dove più intensa si svolse la vita del medioevo. La stessa via Arenula venne a portare luce nel vecchio quartiere. Per preparare l'area al nuovo edificio si dovettero abbattere antiche case, ma altre ne vennero in luce di valore storico e artistico e che, opportunamente, si decise di conservare, come le case di S. Paolo, che liberate dagli intonachi e dalle superfetazioni posteriori mostrano ora lietamente tutta la loro primitiva purezza.

Il progetto pel nuovo edificio venne affidato all'architetto Pio Piacentini, che già aveva lasciato a Roma sì notevole traccia del suo valore. Anch'egli cercò di cogliere sul luogo l'ispirazione.

Chi percorre la via Arenula, nella cui destra sorge il nuovo Ministero, nota alla sua sinistra, dall'angolo di via del Pianto, lo spigolo del vecchio palazzo dei Santacroce, chiamato anche « La punta di diamante » per la sua caratteristica bugnatura. Un edificio poi che anima e domina tutto il quartiere è Palazzo Farnese. Ed è appunto da questi due edifici, che il Piacentini trasse i motivi architettonici per la nuova costruzione.

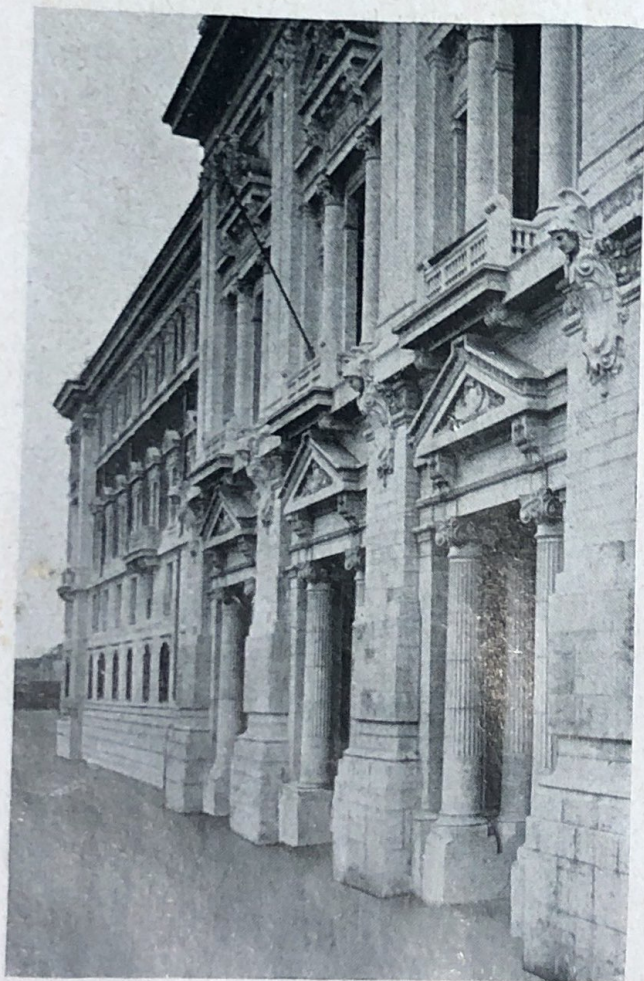
La facciata in stile quattrocentesco ha una bugnatura tutta in travertino: dividono i piani due semplici cornici salienti e sotto il tetto corre il ricco cornicione a motivi semplici e realistici, come vuole lo stile. Sovrastano all' ingresso principale quattro meda-

MINISTERO DELLA GIUSTIZIA - LOGGIATI.

MINISTERO DELLA GIUSTIZIA - PROSPETTO PRINCIPALE (ARCH. PIO PIACENTINI).

MINISTERO DELLA GIUSTIZIA - GALLERIA AL I PIANO.

MINISTERO DELLA GIUSTIZIA - SCALONE D'ONORE.

MINISTERO DELLA PUBBLICA ISTRUZIONE - PROSPETTO PRINCIPALE SUL VIALE DEL RE (ARCH. CESARE BAZZANI).

glioni, raffiguranti la Grazia, la Giustizia, il

MINISTERO DELLA MARINA - PARTICOLARE DEL PROSPETTO PRINCIPALE.

Diritto Civile e il Penale, e i due retr. corpi sono coronati da caratteristici loggiati. Pure caratteristica è la forma dell' edificio che si stacca dalla facciata: essa è una curva perfetta. Il palazzo è quasi rivierasco del Tevere e l'architetto volle assecondare il corso del fiume, pensando forse al non prossimo avvenire in cui i pochi edifici che lo nascondono potrebbero essere abbattuti.

Il numero complessivo degli ambienti utili è di 400; ma già essi sono risultati insufficienti. Non tutti gli uffici hanno potuto ancora essere ivi trasferiti dal vecchio Palazzo Firenze, antica sede degli ambasciatori dei Duchi di Toscana. Già è in corso di avanzata compilazione un progetto per l'ampliamento della nuova sede, verso la via del Conservatorio, per la quale si prevede la spesa di L. 7.500.000, che farà salire la spesa totale dell'edificio a circa 40 milioni.

* *

Ai piedi del Gianicolo, sul viale del Re, sorge il nuovo edificio del Ministero della Pubblica Istruzione. Alto, grandioso, improntato al Barocco romano, è pieno di movimento e di vita.

L'architetto Cesare Bazzani pare abbia quasi voluto reagire alla povertà dell'edificio in cui sin qui si è trascinata la vita del Ministero alla Minerva. Il ricordo dei disa-

MINISTERO DELLA MARINA - PROSPETTO SUL LUNGOTEVERE.

gi, a cui hanno dovuto assoggettarsi i funzionari nella vecchia sede, pare abbiano influito a determinare l'architetto e il Governo alla concezione d'un edificio quanto mai grandioso e ricco d'arte e di comodità.

Il nuovo edificio è riuscito veramente comodo e bello e ben s'aggiunge alle altre costruzioni barocche, di cui è ricca Roma. La facciata con le alte nicchie e finestre e pilastri sale decisa e robusta ed è coronata da un ricco fastigio avvivato da quattro statue, rappresentanti la Didattica, la Scienza, la Filosofia e l'Arte, modellate dal Vichi, dal Morbiducci, dal Marescalchi e dal Volterrani.

L'interno è chiaro e decoroso: le scale so-

MINISTERO DELLA MARINA - CORTILE D'ONORE.

(fot. A. Cartoni)

PALAZZO DELL'ISTITUTO NAZIONALE DELLE ASSICURAZIONI - PROSPETTO PRINCIPALE (ARCH. UGO GIOVANNOZZI).

(fot. A. Cartoni)

PALAZZO DELL'ISTITUTO NAZIONALE DELLE ASSICURAZIONI  
SCALONE D'ONORE.

no tutte di marmo, e nei corridoi file di rosei lampadari di Murano danno all'ambiente una nota nuova e gaia. Le sale del Ministro e del Sottosegretario e quelle delle Commissioni e del Consiglio Superiore sono sontuose e severe, improntate al puro grottesco romano, o allietate da pannelli del Calcagnadoro e del Villani.

La vista che si gode da quasi tutte le stanze è confortevole: da una parte il Gianicolo con il folto nero bosco della Villa Corsini, dall'altra il lontano Aventino con il vasto convento benedettino, attorniato da superbi gruppi di cipressi.

Anche questo edificio non ha solo contribuito ad arricchire un nuovo quartiere, ma anche a risanarne uno vecchissimo: quello di Trastevere.

Già parte degli uffici sono stati trasferiti nella nuova sede, ed è notevole che il primo a prendere virtualmente possesso di essa sia stato Guglielmo Marconi col nuovo ufficio per le ricerche scientifiche. Diceva il Duce nel Consiglio dei Ministri del 23 lu-

(fot. A. Cartoni)

PALAZZO DELL'ISTITUTO NAZIONALE DELLE ASSICURAZIONI - ATRIO D'ONORE.

glio dell'anno corrente, riferendosi al passaggio di S. E. Belluzzo all'Istruzione: «è tempo che alla Minerva, dopo la Filosofia e la Storia, entri la Scienza». E il funzionamento nel nuovo palazzo dell'ufficio organizzato e diretto dal Marconi è certamente anch'esso, sotto questo aspetto, di buon auspicio.

⁂

Un altro edificio, che, come quello della Pubblica Istruzione, si spera di poter inaugurare entro l'anno corrente, è quello del Ministero della Marina. Sorge esso fuori Porta del Popolo tra il Tevere e il viale Flaminio, in una località chiamata villa Cavalieri. Esso appariva troppo lontano dalla città; ma il criterio che guidò nella scelta di queste aree è stato quello, come si disse, di decentrare. La sede d'un Ministero ha una influenza non piccola sulla vita sociale ed economica del luogo su cui sorge: è tutto un insieme di altri edifici e di iniziative che esso porta con sè.

Si è detto che dove arriva il tranvai arriva la città; si potrebbe dire che dove arriva l'edificio pubblico arriva il centro cittadino. Sono prese di possesso che la città vera fa dei luoghi che oscillano incerti tra essa e la campagna.

Così, presto, anche la Marina abbandonerà il vecchio convento di Sant'Agostino per collocarsi nella nuova grande sede. Essa sorge su un'area di 15 mila mq. ed ha, oltre i vasti, ricchi saloni, circa 600 ambienti utilizzabili. N'è architetto il prof. Giulio Magni, il quale ha bene armonizzato elementi classici e moderni. L'edificio appare forse nel suo insieme troppo disteso, troppo libero, troppo privo di giuochi di luce, ma non gli si possono negare linee sicure, armoniche, riposanti.

⁂

Abbandonata l'idea di separare la Corte dei Conti dagli altri uffici finanziari per gli inconvenienti che la distanza dell'una dagli altri avrebbe apportato al funzionamento dei

(fot. A. Cartoni)

PALAZZO DELL'ISTITUTO NAZIONALE DELLE ASSICURAZ. - FACCIATA VISTA DAL GIARDINO.

a circa 44 milioni. Notevoli i loggiati della facciata principale, non ancora libera dalle armature, che saranno ornati da colonne monolitiche di granito di Baveno, il cui fusto pesa 22 tonnellate. Esse, se si eccettuano le colonne del quadriportico di S. Paolo, sono le più grandi che siano state innalzate in Roma dopo il '70.

A dir vero, il palazzo sembra troppo grande e troppo ricco per l'uso a cui è destinato, e quella vasta massa decorata sembra in contrasto con la parola « officina ». Ma quando si pensi che i più grandi Stati hanno cercato di conferire a tali stabilimenti grandezza e monumentalità, quasi per accrescere il prestigio della loro moneta, non si può che essere lieti che anche l' Italia abbia, per la fabbricazione delle sue carte-valori, un edificio degno della sua importanza nel mondo.

vari servizi, si pensò di adattare l'edificio, ad essa destinato e che già stava sorgendo, a nuova sede dell'Officina Governativa delle Carte Valori. E così il primitivo progetto, compilato dall'architetto Burba, veniva modificato secondo le nuove esigenze.

Sorge il nuovo edificio nei Quartieri Sebastiani, tra i margini della Villa Umberto I, e gli enormi dadi delle case degli impiegati. Sarà esso uno dei più grandi edifici della Capitale e forse, nel prospetto principale, uno dei più sontuosi. Basti dire che ha un fronte di 150 metri ed una cubatura di mc. 325.000; la spesa complessiva ammonterà

***

Non si può troncare questa rassegna dei nuovi edifici pubblici ora sorti in Roma senza accennare, sia pur brevemente, anche al nuovo palazzo dell'Istituto Nazionale delle Assicurazioni.

L'architetto Ugo Giovannozzi nel compilare il progetto ha sentito Roma ed ha innalzato un edificio di stile barocco sì, ma di un barocco in cui aleggia uno spirito di classica grandiosità.

Sorge il nuovo edificio vicino a Via Veneto e al Palazzo Margherita, nel luogo chiaro e

OFFICINE GOVERNATIVE DELLE CARTE VALORI - PROSPETTO POSTERIORE.

signorile, dove si trovavano gli antichi Orti Sallustiani. È quella una località dove le statue abbondano, e non è raro il caso di vedere improvvisamente apparire, al disopra della chioma dei pini, una bianca figura di marmo.

Il nuovo palazzo, a cui ben spetterebbe l'appellativo dannunziano di *alta casa* è sormontato anch'esso da quattro statue modellate dal Martinez, rappresentanti le *Virtù Cardinali*. L'edificio sale alto dalla Via Sallustiana, e l'essere felicemente collocato su un'altura fa sì che la linea del breve piazzale, davanti ad esso, sembri quasi una linea della facciata, la quale, in tal modo, acquista imponenza maggiore.

Lo stile dell'edificio è — come s'è detto — barocco, ma d'un barocco che non disdegna gli elementi classici. Non è vero che il barocco sia soltanto movimento: esso, quando v'è armonia, può acquistare aspetti solenni.

Tutte le parti dell'edificio, sia interne che esterne, sono state artisticamente curate. L'atrio d'onore, che svolge motivi palladiani, arricchito da due statue del Maraini, rappresentanti il *Risparmio* e la *Previdenza*, lo scalone aperto, severo, tranquillo colle pareti avvivate da affreschi del Bergellini, il salone del Consiglio, frescato con ispirazione classica e con gusto moderno da Gastone Giovannozzi, la fontana marmorea del recinto esterno, pure del Maraini, piena di vita, pur essendo animata da un unico motivo, gli stessi lecci secolari che incorniciano la facciata, tutto contribuisce a rendere quest'edificio degno di Roma, « romano », in una parola.

E romane possono chiamarsi anche le altre costruzioni, di cui s'è parlato, perchè se non potessero essere per altro lodate, lo dovrebbero essere almeno perchè reagiscono col loro stile alle varie mode viennesi, tedesche, olandesi che già troppo si sono impossessate dell'edilizia della Capitale.

**PIETRO FREMIOTTI.**

(fot. C. Del Ro

L'ARGENTIERA - UNA MANDRIA DI BRADI ENTRO IL RECINTO.

*VISIONI DELLA MAREMMA REDENTA*

# L'ALBERESE

« Fulgida gemma dell'Opera Nazionale » l'ha pronosticata in una visita dell'aprile 1927 l'on. Manaresi, allora Presidente dell'Opera Naz. Combattenti; e l'augurio non cadrà, certo, nel vuoto, perchè la tenacia maremmana, che si temprò fra le doline del Carso e su le rocce del Trentino, non può piegare davanti agli ostacoli che si frappongono per mettere la tenuta dell'Alberese in piena efficienza.

Se lenti e non troppo ricchi appaiono per ora i frutti, perchè il terreno bonificabile, per essere messo in grado di dare il massimo rendimento, richiede lunga e paziente preparazione e ingenti capitali, l'Alberese però, fra le tenute dell'O. N. C., è di quelle che danno maggior affidamento di partecipare presto e con piena attrezzatura alla battaglia del grano, come una gagliarda riserva da cui si attenda un poderoso contributo alla definitiva vittoria.

Posta nel Comune di Grosseto e in minima parte in quello di Magliano in Toscana, vi si accede per la vetusta via Aurelia, che a 12 km. dalla città taglia l'Ombrone, il quale per altrettanti chilometri dalla foce le fa da confine. Veramente non è troppo esatto dire « vi si accede » e « taglia », perchè, per non smentire il proverbio maremmano: « Se tu incontri un ponte falli più onor d'un Conte », il passaggio avviene, se le acque lo consentono, su di una preistorica barca, che un Caronte, reduce dalle infernali sofferenze della guerra mondiale, spinge dall'una all'altra riva facendo forza su di un cavo d'acciaio, che è fissato ai due margini. Così alle porte, quasi, di Roma, un'arteria nazionale, strategicamente ed economicamente vitalissima, per debolezza e imprevidenza dei passati Governi rimaneva spezzata e, con l'Ombrone in piena, anche interrotta. C'è voluta la visione realistica del Governo fascista perchè alla beffa dei progetti mai realizzati si sostituisse, nel 1926, l'inizio dei lavori, che nel 1929 porteranno a compimento un grandioso ponte, a Tor-

re Spadino, eliminando così quello che agli occhi degli stranieri diretti per la via Aurelia a Roma doveva apparire come una vergogna d'Italia.

Varcato l'Ombrone, un bel tronco di strada lungo otto chilometri, passando presso il gruppo di edifici della fattoria, attraversa tutta la tenuta conducendo alla stazioncina ferroviaria dell'Alberese, dove s'incrocia con la via ferrata, che venendo per altrettanti chilometri dalla fermata di Rispescia taglia la zona in due parti disuguali. Sono 6564 ettari di terreno, di cui oltre una metà nella caratteristica pianura maremmana, di natura alluvionale, dove i forteti hanno ceduto o stanno per cedere il posto a prati e campi; una piccola parte in collina e un buon terzo nella sezione settentrionale dei Monti dell'Uccellina, che lambiscono il Tirreno. Una striscia arenosa dai pressi di Cala di Forno a Bocca d'Ombrone, per la lunghezza di 7 chilometri, s'ammanta delle chiome di [illegible] fitta e ridente pineta, dove il silenzio e [illegible] accarezzati dal fiotto insonne delle [illegible]marine, sono qualche volta turbati dalla voce dei « pinottolai » e dei cacciatori o dal rumoroso passaggio della selvaggina.

La tenuta ha nome dall'Abbazia benedettina di Santa Maria Alborense o dell'Alberese — nella zona è frequente la pietra calcarea e compatta così denominata — la quale, edificata poco dopo il Mille sur un colle della catena dell'Uccellina, in uno dei punti panoramici più suggestivi, condusse per secoli e secoli vita agitata e malsicura, insidiata e saccheggiata dai predoni che approdavano alle coste indifese. Abbandonata dai benedettini, passò nel 1305 al Priore dei Cavalieri Gerosolimitani di Pisa che la fortificò; ma poi Siena la volle e l'ottenne, dandole però in cambio una relativa tranquillità.

Nel secolo XVI i monaci nuovamente minacciati dai barbareschi, abbandonarono il convento e si trasferirono su di un vicino colle, ove fu eretta una buona fortezza, il Castel Nuovo dell'Alberese.

Soppressi gli ordini religiosi, la tenuta fu aggregata nel 1783 come un comunello a Grosseto; diventò in seguito proprietà privata del Granduca e rimase agli Absburgo-Lorena, che la conservarono sino allo scoppio della guerra, cedendola al Duca Lante della Rovere.

Ma i combattenti maremmani, con una vigorosa campagna che nè lusinghe nè minacce poterono mai intiepidire, riuscirono a rivendicarla allo Stato. Il Governo, dopo un breve periodo d'incertezza, si decise ad affidarne provvisoriamente l'amministrazione all'O. N. C., e, in un secondo tempo, di fronte all'energica volontà dei combattenti, la assegnò, con provvedimento definitivo del 1° agosto 1926, alla patriottica istituzione.

E fu un atto di giustizia, perchè nè capriccio di capi, nè avidità di gregari ispirò la dura battaglia, sì bene il patriottico bisogno di strappare « una spina austriaca — come con frase incisiva si disse — piantata nel cuore d'Italia », di togliere cioè una vasta zona che presentava tutti i requisiti per diventare ricca e produttiva a chi in tanti anni di possesso l'aveva la-

(fot. C. Del Rocca)

AL LAVORO NEI DINTORNI DELLA FATTORIA
(NELLO SFONDO I MONTI DELL'UCCELLINA).

SCHIZZO SCHEMATICO DELLA TOPOGRAFIA DI « TENUTA ALBERESE » DELL'OPERA NAZIONALE COMBATTENTI.

sciata nel più squallido abbandono, nulla o ben poco facendo per sottrarle il triste primato di terribile focolaio malarico.

⁂

Nel vasto programma di bonifica maremmana che il Granduca intraprese dopo i felici esperimenti della Valdichiana, l'Alberese non fu trascurato; anzi nel 1831 tutta la palude, che si estendeva per oltre un chilometro di lunghezza e tre chilometri di larghezza, fu prosciugata per mezzo d'un canale che sboccava nell'Ombrone. Lo stesso Leopoldo II, « mosso dal desiderio di contribuire col proprio esempio ad eccitare l'industria agraria dei possessori della Maremma ed incoraggiarli alla coltura de' loro beni », volle personalmente acquistarla per intensificare i lavori di bonifica. I quali furono costosi, lenti e, per l'incertezza dei criteri adottati, poco sicuri, sicchè dettero all'Alberese, come in tutta la Maremma, scarsi risultati. La satira popolare ne trasse argomento di gioconda punzecchiatura:

Si dice che una volta il vecchio Ombrone
Così dicesse ai suo real padrone:
« Pria che le terre mie fosser toccate,
Ci regnavan le febbri nell'estate,
Ma coi vostri lavori, a quel che scerno,
Non si campa d'estate, nè d'inverno ».

Bene o male però una buona rete di canali prosciugatori, che fanno defluire le acque stagnanti dalla pianura nel fiume, percorse in pochi anni la plaga; pur troppo da un lato per deficienza di manutenzione, per scarsa fiducia nella canalizzazione dall'altro, le opere compiute furono facilmente e rapidamente danneggiate, specialmente in seguito alle non rare inondazioni. Si tentò di rimettere in azione il vecchio emissario e i canali di scolo; si ricorse anche alle colmate; ma la mancanza d'una linea direttiva e di continuità, tanto nei lavori di bonifica quanto nella manutenzione, rese quasi negativi tutti gli sforzi.

Cosicchè gli Absburgo-Lorena, alla scomparsa del Granducato, riceverono l'Alberese in condizioni non troppo felici; e, con l'annuenza dei Governi d'Italia che non seppero per lunghi anni affrontare con soluzioni radicali il problema della redenzione della Maremma, non si curarono della bonifica, neppure quando nel resto della zona, per impulso soprattutto del Baccarini, si ripresero i lavori con rinnovato fervore. Tutt'al più gli Absburgo-Lorena si ricordavano della loro vasta tenuta per le ricercatissime cacce al cinghiale, al capriolo, ai daini, cui

(fot. C. Del Rocca)

TENUTA DELL'ALBERESE: I LAVORI PER LA TRIVELLAZIONE DI UN POZZO ARTESIANO.

convenivano i più bei nomi dell'aristocrazia austriacante e non austriacante.

Tenuta dunque improduttiva, ma anche malsana, tanto da essere un focolaio d'infezione malarica, che non risparmiava nessuno di que' pochi lavoratori che il bisogno spingeva a chiederle il pane, lavorando tra gli umidi forteti del piano, tra i fitti boschi dell' Uccellina o nei pantani della pineta. Ma che cosa poteva importare della nostra ricchezza nazionale e della salute pubblica a chi sognava con livido rancore l'occasione per cancellare dalla realtà della storia la nostra indipendenza? In fondo i proprietari con la loro trascuratezza raggiungevano l'inconfessato scopo di mostrare allo straniero, il quale si dirigeva a Roma per la via Aurelia e per la Pisa-Roma, che il nuovo italo regno era incapace di liberare la capitale dall'ampia fascia di morte che ne attossicava la vita.

Così l'Alberese, quando sul finire del 1923 fu consegnato all'Opera, dopo un abbandono di decenni e un delittuoso sfruttamento dallo scoppio della guerra in poi, non poteva essere in condizioni peggiori. Scarsi i fabbricati e — i più — pericolanti e antigienici; la viabilità insufficiente e mal tenuta; abbandonata anche la normale manutenzione dei fossi di scolo, perciò numerosi gli acquitrini, il terreno paludoso e soggetto alle piene dell'Ombrone; la coltivazione a cereali ridottissima e povero e deteriorato il macchinario per i lavori; trascurato l'allevamento del bestiame; i bradi liberissimi di accedere nei campi seminati per mancanza o inservibilità di paracintati; il taglio del bosco fatto col solo fine di ricavare un immediato profitto; perfino il vasto oliveto, che si estende per 150 ettari di superficie, ridotto a tal punto che non si distingueva più una pianta di olivo da un contorto sughero o da una rachitica quercia; la stessa pineta deturpata da un taglio inconsulto.

Pur tenendo conto che nei primi due anni l'amministrazione, per il suo carattere precario, poteva occuparsi solo di lavori normali e d'immediato rendimento, senza la possibilità di disporre di somme elevate, l'O. N. C., nei quattro anni della sua gestione, con la coltivazione in parte diretta e in parte a mezzadria, ha impresso all'Alberese un tale fervore di vita nuova da farne sperare sollecita e piena la redenzione. Furono iniziate nuove costruzioni (qualcuna è già ultimata) e riparati i vecchi fabbricati, come i gruppi della *Fienilessa* e

(fot. C. Del Rocca)

NELLA PINETA DELL'ALBERESE.

della *Spergolaia,* il quale ultimo comprende, fra l'altro, un'officina meccanica per la riparazione delle macchine, per il ricovero del macchinario, i magazzini del grano.

La viabilità venne migliorata con la riattivazione e il prolungamento delle strade; fu regolata la manutenzione dei fossi di scolo e dell'antico canale che mette nell'Ombrone, che per oltre 30 chilometri percorrono la tenuta; ridata efficienza al macchinario agricolo; estesa a oltre 1200 ettari e fatta razionalmente la coltivazione dei cereali, con le maggiori cure ai lavori della semina, alla selezione del seme, ecc.; curato con buoni risultati l'allevamento del bestiame stabile e brado; preso a ricostituire il vasto oliveto; disciplinato il taglio del bosco e provveduto alla sua conservazione; regolata la caccia con l'affitto alla Società Cacciatori di Grosseto, cui compete il servizio di vigilanza, e il rifornimento della selvaggina, con la proibizione di caccia in una vasta zona; combattuta con mezzi preventivi la malaria. La Banditella, un ampio appezzamento sulla sinistra della ferrovia che va a Roma, era intieramente macchioso e paludoso tre anni fa, ed oggi, dicioccato quasi tutto, si avvia rapidamente a diventare una florida azienda agraria, mercè i lavori del Consorzio «Maremma», che l'ha in affitto. Oltre a ciò, una scuola rurale e un ufficio postale con altri edifici contornano la Fattoria, posta nel Castello Nuovo dell'Alberese.

Questi risultati importantissimi danno pieno affidamento su l'avvenire della tenuta, ora che l'O. N. C., bonificando e migliorando le vaste proprietà terriere avute in dono dalla Corona e dallo Stato o acquistate, ha posto mano a un piano organico di lavori che dalla sistemazione delle acque alla bonifica agraria, dalla costruzione di edifici all'acquisto di macchine agricole, dalla ricerca di acqua potabile alla condottura della forza elettrica, dall'ampliamento della rete stradale interna alle abitazioni coloniche per preparare l'appoderamento, comprende un ciclo di imponenti e costosi lavori, che metteranno l'Alberese in piena efficienza.

Grandioso è il piano, alla cui attuazione l'Opera impiega notevoli capitali e tutte le sue energie, mentre il Governo Nazionale, aderendo ai voti dei Combattenti e del Fascio di Grosseto, partecipa attivamente con l'Ispettorato della Maremma toscana, che attende alla sistemazione dei tratti indifesi dell'argine dell'Ombrone e prepara altre provvi-

PIANURA DI CAMPOREGIO PRESSO TALAMONE (CON LA VIA AURELIA E LA LINEA FERROVIARIA PISA-ROMA).

denze, per le quali viene prevista una spesa di circa quattro milioni ed un tempo non minore di tre anni. Ma l'Opera, che in pochi anni della sua esistenza ha saputo imporsi alla gratitudine degli Italiani ed all'ammirazione dello straniero col sottrarre vaste plaghe alla più desolante improduttività, non indietreggerà, certo, di fronte al poderoso compito assunto, e saprà vincere tutti gli ostacoli, incominciando da quelli opposti dalla malaria, che verrà debellata via via che con la bonifica idraulica e agraria procederà quella umana e igienica; tra non molto altri duemila ettari di terreno saranno restituiti alla coltura.

Allora l'Alberese, con la coltivazione razionale del suolo bonificato, non solo costituirà un buon coefficiente per la soluzione del problema granario che angustia la Nazione; non solo — con la coltura della barbabietola che ha già dato ottimi risultati, coi prodotti di altre colture erbacee e dei foraggi, col ricavato dell'ampio oliveto, del bosco e della pineta, con l'allevamento del bestiame, che dovrà rimettere in valore il cavallo e il bue maremmano, già ricercati per la loro sobrietà e resistenza — diverrà una fonte di ricchezza per la regione e per l'O. N. C.; ma, risanato con la bonifica idraulica e agraria anche dal lato igienico, potrà dare vita ad un centro rurale, ove in cambio dei 500-800 abitanti di oggi, troverà tranquillità e benessere quella parte dei forti lavoratori dell'Amiata che sono costretti oggi a cercare pane e lavoro nella città.

⁂

Non basta; liberato dalla malaria, l'Alberese potrà diventare meta di escursioni, oltre che venatorie — per la ricca selvaggina annidantesi tra le selve di querce, aceri, lecci, sugheri, frassini, che rivestono i monti dell'Uccellina — anche turistiche, tanto la poesia del paesaggio pittoresco si conserta col fascino della storia e della leggenda echeggianti tra le forre boscose, dal monte al piano, al mare.

Intorno all'Uccellina echeggiano le voci misteriose della sfinge etrusca, e di poggio in poggio si ripercuote ancora l'urlo immane che vinti e vincitori lanciarono in

quella giornata, 225 anni prima di Cristo, in cui 40.000 Galli rimasero uccisi nel piano di Camporegio, presso Talamone, mentre 100.000 erano trascinati prigionieri a Roma nel tripudio della vittoria. Si sorprendono le grida delle innumerevoli vittime che le guerre civili, specialmente quella tra Mario e Silla, sparsero in questa regione; si colgono le invocazioni dei fedeli, strappati alla loro quiete, non di rado alla vita, dai barbari e dai saraceni prima, dai pirati e dai masnadieri poi, che dal mare, quasi sempre, piombavano, famelici e sanguinari, su le inermi popolazioni. Le torri-vedette di Collelungo, di Cala di Forno, delle Cannelle e di Capo d'uomo che — quasi una cortina di difesa — si levarono, ma tardi, lungo la costa maremmana, pare che rompano la desolata solitudine rievocando queste sciagure con le sorelle dell'interno, le torri della Trappola, di Castel Marino, dell'Uccellina e della Bella Marsiglia o di Collecchio.

Fosca è la storia che alla torre di Collecchio ha procurato questo poetico nome; essa ricorda la strage della famiglia Marsili, spenta atrocemente nel sonno, nel suo castello di Collecchio, la notte del 22 aprile 1543 dal corsaro Ariodeno Barbarossa e le vicende drammatiche della figlia Margherita, che, unica superstite dell'eccidio, fu portata sedicenne a Costantinopoli, ove seppe con le lusinghe dell'amore e con la forza della sua ambizione soggiogare ai suoi voleri il Sultano, divenendone la legittima moglie, ed imporre sul trono, spruzzato dal sangue del vero erede, il figlio Selim II.

Malinconica è la visione delle rovine dell'Abbazia di S. Rabano, sul colle dell'Uccellina. Una torre campanaria, a forma quadrangolare, a cinque piani, con strette feritoie in basso, con bifore e unifore in alto, va lentamente disfacendosi; i ruderi del convento, che attraverso resti scheletrici delle mura a mala pena lascia indovinare il primitivo disegno, si dissolvono in cumuli di sassi; un portale romanico, nascosto tra i viluppi dell'edera, resiste alla distruzione, deliziando l'occhio col delicato rilievo d'un tralcio di vite. L'interno della chiesa, tutto scoperto al cielo e in un rovinìo di macerie, fa pensare — con le ampie arcate, le grandiose muraglie, i resti della vôlta e le finestrine bizantine — alla imponenza, congiunta alla grazia, dell'edificio. Ecco quanto rimane, in un groviglio di sterpi e di erbacce, della vecchia abbazia benedettina di S. Maria Alborense.

Il silenzio della campagna circostante, la singolarità del paesaggio maremmano, che ha una nota tutta sua, la grandiosità delle rovine conferiscono allo spettacolo una tale potenza suggestiva che l'animo ne resta profondamente e lungamente scosso, come vinto dalla forza mistica della vita.

Ma dall'alto ci richiama a serene emozioni il mirabile panorama che dal Tirreno ai monti ci si offre in pieno godimento: giù in basso la vasta pianura rigata dalle acque sonnolente dell'Ombrone, dell'Osa e dell'Albegna, che in una fuga disordinata di ondulazioni va gradatamente sollevandosi fino a formare un grandioso anfiteatro montano, con le gigantesche braccia dell'Amiata nello sfondo, con la Catena metallifera scendente a linee capricciose sul mare, verso Castiglione della Pescaia, a nord, con le ultime propaggini della Montagna maremmana perdentesi nella laguna Orbetellana, a sud, per riapparire bruscamente col massiccio colosso dell'Argentario.

Davanti all'anfiteatro, si cullano in un chiarore azzurrino le onde tirreniche, su cui nereggiano le sparse isole dell'Arcipelago e, in una nebulosità evanescente, la Sardegna.

E' un panorama vario e imponente che suscita nel turista un interesse non meno vivo di quello che l'ombra delle memorie protendentesi su tutta la zona è capace di risvegliare; e questo interesse turistico conferisce all'Alberese un valore ideale che, mentre rende più bella la battaglia vinta dai Combattenti Maremmani, aumenta l'importanza nazionale della vasta tenuta.

**GIUSEPPE FATINI.**

# RICORDI BENTIVOLESCHI DEL MUSEO CIVICO DI BOLOGNA

Nell'affresco, già nel cenacolo degli Anziani ed ora nel salone d'Ercole del Palazzo Comunale di Bologna, opera di Francesco Francia, il quale la eseguì nel 1505 come ex-voto alla Vergine in seguito a ripetute scosse di terremoto che avevano funestato la città, la soave Madonna, detta appunto del Terremoto, tenendo sul braccio sinistro il Bambino benedicente, con atto gentile dall'alto protegge Bologna, rappresentata dentro la rossastra cerchia delle mura del Trecento. Nella selva delle torri e dei campanili attorno allo stelo maggiore, l'Asinella, è, a destra di questa, un alto torrione con ampio ballatoio in cima: è il torrione eretto pochi anni prima del 1505 da Giovanni II Bentivoglio, signore della città, e sovrasta il tetto merlato, la sola parte visibile, di un grande palazzo. È questo la reggia dei Bentivoglio, la famosa reggia che, iniziata da Sante Bentivoglio nel 1460, finita da Giovanni II, fu distrutta, in odio alla già possente famiglia, dalla plebaglia nel 1507, quando Bologna, dal novembre dell'anno precedente, era passata sotto la signoria diretta di papa Giulio II.

I ricordi grafici assai schematici e non fedeli, le brevi descrizioni dei cronisti e degli storici con altissime lodi, ecco quanto rimane di questo insigne edifizio che, pur essendo di laterizio, superava in bellezza il palazzo mediceo di Firenze, e quello dei Montefeltro di Urbino. Dalla scarsa documentazione del palazzo si è dedotto che le finestre sue dovevano essere a bifore assai strette: non è pertanto congettura troppo ardita quella che fu espressa da Guido Zucchini, secondo cui noi potremmo avere una idea di queste finestre da quella calcarea, già appartenuta al palazzo Grati in via Mazzini, ed ora nel secondo cortile del Museo Civico di Bologna. È lecito anzi supporre che questa leggiadra ed elegante bifora con la sua esilissima colonnetta mediana e con la decorazione di squisito Rinascimento, che aggentilisce la gotica ogiva, sia non solo lavoro inspirato alle finestre del magnifico palazzo del Bentivoglio, ma sia anzi opera dell' autore stesso del palazzo. Il quale fu Pagno di Lapo Portigiani, scolaro del Donatello: la dimora bentivolesca ne era certo il capolavoro.

FINESTRA GIÀ DEL PALAZZO GRATI DI BOLOGNA.

Questo possiamo dedurre anche dalle parole ammirate del geografo della metà del secolo XVI, Leandro Alberti (*Descrizione d'Italia,* IV, pag. 163): «che per edificio di mattone io credo che 'l non fosse il paro in tutto il mondo». Chè le corti, i giardini, le scuderie costituivano un complesso magnifico, degno di una sede di re, mentre gli ambienti erano vagamente adorni di pitture e di affreschi delle scuole bolognese e ferrarese; specialmente Francesco Francia vi aveva esplicato la sua attività di affreschista.

Tutto andò consunto, meno alcune co-

MONETE DI GIOVANNI II BENTIVOGLIO.

struzioni annesse, e nella seconda metà del secolo XVIII sorse, nel posto già occupato dal palazzo, la bella costruzione di Antonio Bibbiena, il Teatro Comunale, mentre un ricordo della furia devastatrice è rimasto nella contigua via del Guasto e nel rialzo di terreno, ora ridotto a giardino, dietro il teatro.

Qualche oggetto, che ora conserviamo con cura gelosa, può avere appartenuto a questo palazzo e risalire pertanto alla lunga dominazione di Giovanni II Bentivoglio, durata dal 1462 al 1506: sono frustoli di una immensa ricchezza che furia di plebe infranse, disperse, distrusse. Ma, oltre a queste briciole, osserviamo nel Museo Civico bolognese quanto per validi indizi o per sicura prova a noi parla direttamente del munifico signore di Bologna.

Nel 1494 Massimiliano imperatore aveva concesso a Giovanni II il privilegio di battere moneta e la coniazione delle monete del Bentivoglio fu affidata all'artista di corte Francesco Francia, non solo pittore, ma orafo.

VASETTO ISPANO-MORESCO GIÀ DEL PALAZZO BENTIVOGLIO.

In queste monete è lo irregolare, grassoccio profilo dell'abile principe, mentre il rovescio o accenna alla concessione imperiale o reca lo stemma bentivolesco, cioè la sega. Si è supposto che un rilievo dello stesso Francia sia stato il prototipo da cui dipendono queste effigi di monete; non solo, ma da questo prototipo discenderebbe il rilievo rappresentante il busto di Giovanni II nella chiesa di S. Giacomo e con la data del 1497. Ma dalle monete passiamo ai medaglioni e dall'opera di Francesco Francia passiamo all'opera del mantovano Sperandio Savelli. In uno dei quattro medaglioni bentivoleschi di questo artista è il busto di Giovanni II, nel cui volto non è la pacata serenità delle monete ed ove i tratti denotano un realismo più accentuato, ed è scritto *Libertatis princeps*. *Libertas* è il motto della città di Bologna. Conosciuti i tratti fisici dell'uomo, sotto il cui governo in principal misura Bologna conobbe la magnificenza del Rinascimento, ci si presenta un cimelio che pare alludere ad uno dei fatti salienti della signoria di Giovanni II. È una targa o scudo allungato e assai ricurvo, di legno ricoperto di pergamena spalmata di stucco: nel campo è la figura di San Giorgio, giovinetto soave dalla lunga chioma, che, pieno di impeto, a cavallo, trafigge con la lancia il mostruoso dragone; il Santo ha sul braccio sinistro un piccolo scudo ovale finito a punta, in cui è come emblema la sega bentivolesca. Nella cornice attorno al quadro sono due sentenze evangeliche; l'una del Vangelo di S. Giovanni (XVIII, 1): *si ergo me quaeritis, sinite hos abire;* l'altra del Vangelo di S. Luca (IV, 30): *Jesus autem transiens per medium illorum ibat.*

TARGA BENTIVOLESCA CON FIGURA DI S. GIORGIO.

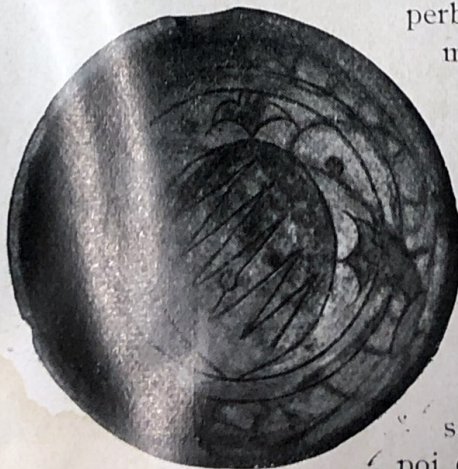
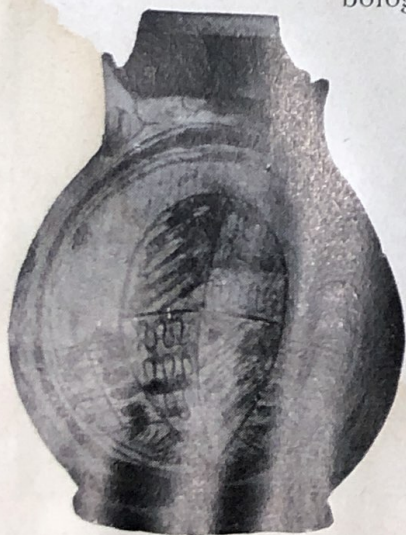
La targa è adunque bentivolesca, e non è da escludere la ipotesi espressa da Giovan-

MEDAGLIONE DI GIOVANNI II BENTIVOGLIO.

ni Gozzadini, dal dotto che per primo la fece conoscere e ne accentuò la importanza, che la rappresentazione di S. Giorgio sia simbolica, alluda cioè alla repressione crudele, spietata, che il Signore di Bologna lasciò che si compisse da parte dei feroci e sfrenati figliuoli suoi, della congiura la quale, capitanata da Giovanni Malvezzi e dalla sua famiglia, ebbe come complici i Marescotti. Correva l'anno 1488. Cosicchè nel Santo cavaliere potremmo riconoscere la famiglia Bentivoglio e nel mostro calpestato la famiglia Malvezzi.

La pittura nella impetuosità del contenuto è piena di grazia delicata, specialmente nel volto di S. Giorgio, onde vi è stata la attribuzione sua a Francesco Francia, allora nemmeno quarantenne. Ma il cavallo ha una espressione un po' dura a lignei contorni; più che il pennello dovremmo riconoscere l'influsso del grande pittore bolognese? Certo è che il cimelio è pregevolissimo, anche per la sua rarità di tecnica e di sagoma; si può addurre a tal uopo la targa lignea del Museo del Louvre della maniera di Antonio del Pollaiolo; anche qui la cornice contiene una iscrizione, mentre la tecnica della figura, ivi espressa, di Milone crotoniate è a rilievo di stucco, non a pittura. A titolo di esempio nobilissimo è bene dichiarare che questo raro monumento è un munifico dono al Museo bolognese della compianta gentildonna, marchesa Laura Rodriguez de' Buoi nata Bevilacqua.

LA LIBBRA BOLOGNESE DEL 1487.

Riferisce il Gozzadini nella sua giovanile opera, *Memorie per la vita di Giovanni II Bentivoglio,* 1839, p. 240, che negli scavi per le fondamenta del Teatro Comunale si rinvenne un vasetto quasi cilindrico con rabeschi di color rame. Si tratta di uno di quei prodotti di fabbrica ispano-moresca, che nel Quattrocento erano così diffusi negli ambienti italiani e d'oltre Alpe: basterà ricordare *l'alberello* che Ugo van Der Goes riprodusse nel grande trittico, dipinto per commissione del fiorentino Tomaso Portinari, ora nella Galleria degli Uffizi. È un prodotto probabilmente di Valenza. E alle fabbriche di Valenza appartengono due assai più insigni esemplari, che la tradizione ascrive a Giovanni II: sono due anfore gemelle, alte ben cm. 54, dal piede a campana, dal corpo globulare e dal lungo collo ad imbuto con grandi anse a ventaglio traforate e frastagliate. Sono due superbi recipienti di un genere di maioliche che, ai tempi in cui scrisse il Gozzadini l'opera sopra citata, dunque meno di novanta anni or sono, stupisce che non fossero esattamente note; dice infatti il Gozzadini che per queste due anfore gli sembra certa la attribuzione alle officine figulinarie di Pesaro o di Urbino. Non parliamo poi dell'ottimo Lorenzo Legati, il quale nella illustrazione del *Museo*

BOCCALE E COPPA CON LO STEMMA BENTIVOLESCO.

PIETRA SEPOLCRALE DI DOMENICO GARGANELLI

*Cospiano*, volume edito nel 1677, sfoggiò la sua erudizione nel proclamare questi due vasi.... di terra samia.

Ma dalla ceramica esotica passiamo a quella indigena. Dallo scavo eseguito nel 1917 nel Giardino della R. Scuola di Agraria nelle vicinanze di quella Palazzina della Viola che Annibale, figlio di Giovanni II, fece costruire nel 1499, *per darse*, come scrisse Gaspare Nadi, *piassere a le volte secrietamente*, uscì una grande congerie di frammenti di vasi del Quattrocento e del Cinquecento; ora, in residui di coppe e di boccali di mezza maiolica bolognese di questa provenienza, non è raro incontrare lo stemma bentivolesco della sega.

E sulla fastosa mensa di Giovanni II dovettero fare bella mostra di sè, tra le maioliche e le argenterie, due leggerissime bottiglie di vetro di fabbrica muranese: hanno la forma solita nel Rinascimento, dal corpo schiacciato e dal lungo collo, con fregi dorati; recano da un lato lo stemma bentivolesco inquartato con l'aquila imperiale a significare la legittimazione da parte dell'imperatore Massimiliano I della signoria di Bologna e, dall'altro, lo stemma degli Sforza.

Infatti sin dal 2 maggio 1464 Giovanni II aveva impalmato la vedova del suo tutore, Sante Bentivoglio, cioè Ginevra Sforza. Figlia di Galeazzo, signore di Pesaro, costituiva essa il legame di parentela e perciò di amicizia, tra i Bentivoglio e la potente famiglia che signoreggiava Milano. Ma nella unione fu la donna, scaltra, ambiziosa, vendicativa che esercitò malefico potere sul debole marito.

Altri due oggetti bentivoleschi del Museo di Bologna si debbono addurre, come documentazione nobilissima dell' arte del cuoio. Il primo è un corno da caccia ricoperto di cuoio brunito; la sega dei Bentivoglio appare alla base entro un cerchiello, mentre altri

ANFORA ISPANO-MORESCA, GIÀ FORSE DI GIOVANNI II° BENTIVOGLIO.

cerchielli, digradanti nelle misure loro verso la imboccatura, contengono figurazioni varie di animali e di frutti; l'ultimo cerchiello è occupato da uno stemma, in cui è la unione della sega e di una fascia ondata intramezzate da stelle.

Insigne è il cofano ligneo rivestito di cuoio rosso e cerchiato di acciaio e con la placchetta della serratura incisa a sega bentivolesca. Sul coperchio, tra ornati leggiadri, è di nuovo lo stemma della sega sormontato dal cimiero, su cui è una tigre seduta su fiamme e, di sopra, il motto: *P. Amore tut* (sic) *bben* (sic) *vo sofrire*. È il motto, *per amore tuo ben vò soffrire*, e motto e allegoria di cimiero si ripetono su di una larga scimitarra della collezione Gozzadini, ora nella Biblioteca Comunale di Bologna. Tutto ciò è specifico di Giovanni II Bentivoglio, le cui due lettere iniziali Z ed O, cioè *Zoane*, sono ai lati della tigre. Ancora si ripete lo stemma della sega su uno dei lati minori del cofano prezioso, mentre lo stemma sforzesco del biscione col bimbo nelle fauci è nell'altro lato minore. Invece ai fianchi della serratura sono due stemmi, forse allusivi a nozze di un membro della famiglia Bentivoglio; a sinistra la sega inquartata con fasce ondulate, a destra il leone rampante che solleva nella zampa destra un fiore, figura codesta che ricorre, negli stemmi nobiliari di Bologna, presso le famiglie Fioravanti ed Odorici.

BOTTIGLIA DI VETRO CON LO STEMMA DEGLI SFORZA.

Un altro oggetto di curiosità: la serie dei pesi bolognesi dell'anno 1487, cioè di 1, 2, 3, 6, 12, 18 libbre, foggiati in modo che i vari pezzi possono incastrarsi l'uno dentro l'altro, sì da poter raggiungere e formare un unico peso di 42 libbre. La libbra, a forma di cono, nel lato più espanso, oltre alla indicazione della misura e dell'anno, reca le armi del Comune di Bologna, cioè la croce coi gigli e la parola *Libertas;* assai minore è nel mezzo lo stemma della Signoria, cioè la sega.

Infine, della potenza bentivolesca ci parla un monumento di scultura, pregevole per l'arte, interessante per la tecnica. È una tomba *terragna*, ove il defunto è rappresentato con la testa e coi piedi poggiati su cuscini, al di sopra di una graticola di ferro, sotto cui è il fondo di serpentino o ofiolite; di ferro sono i fiocchi dei cuscini, le scarse parti appariscenti della corazza sotto il mantello, l'elsa della spada. È adunque un raro esempio d'intarsio di metallo e di serpentino nel calcare a granulazione compatta assai. La iscrizione sulla orlatura ci indica il personaggio: Domenico Garganelli, morto nel 1478.

BOTTIGLIA DI VETRO CON LO STEMMA DEI BENTIVOGLIO.

Quando Giovanni II, ventenne, fu eletto, pei due ultimi mesi del 1463 a quella magistratura di Gonfaloniere di Giustizia, a cui erano innalzati regolarmente uomini esperti e maturi, volle egli dimostrare l'animo suo grato nominando, per il potere a lui conferito da Federigo III imperatore, cavaliere aurato Domenico Garganelli, anziano. Come cavaliere nella preziosa scultura è rappresentato nel sonno eterno il Garganelli sulla graticola di S. Lorenzo; dalla figura sua, come da quelle squisite dei puttini, purtroppo tutte guaste dal diuturno calpestio, traspare una for-

COFANO RIVESTITO DI CUOIO DI GIOVANNI II BENTIVOGLIO.

za palesante una originale tempra di artista.

Era questa pietra *terragna* nella cappella dei Garganelli in S. Pietro, cappella che era adorna nella vôlta di affreschi di Francesco Del Cossa, onde è che Francesco Filippini ha arguito che si debba questa scultura riferire al grande pittore ferrarese, morto appunto nell'anno stesso in cui spirò il Garganelli. Ma Corrado Ricci esclude tale attribuzione sostituendo al Cossa, per le analogie forti col monumento Tartagni in S. Domenico di Bologna, il toscano Francesco di Simone Ferrucci.

Certo è che nella pietra sepolcrale del Garganelli si ha l' unico residuo di quell' alto complesso di opere d' arte, che risaliva ai tempi di Giovanni II Bentivoglio e che andò lagrimevolmente distrutto; voglio alludere alla cappella Bentivoglio, che era nel romanico duomo di San Pietro e che parve una meraviglia per il Vasari in causa degli affreschi della vôlta, dovuti al Cossa, e delle pareti, dovuti ad Ercole Roberti.

Tutto scomparve nei vari rifacimenti che subì la chiesa, sino alla completa ricostruzione, tutt' altro che felice, della prima metà del sec. XVII.

Come per la reggia dei Bentivoglio, così per la cappella Garganelli non resta che il rimpianto. Ma per questi commossi tempi tra il sec. XV ed il sec. XVI, fra il tramonto della signoria indigena e l'avvento della dominazione papale, il rimpianto non è solo per la fastosa dimora di Giovanni II rasa al suolo, ma anche per la distruzione di un'altra opera d'arte, rappresentante colui che la signoria dei Bentivoglio umiliò e calpestò. Il bronzo del pontefice Giulio II, che la fiera, indomita tempra artistica di Michelangelo seppe ideare e modellare per l'adornamento della facciata di S. Petronio in Bologna, fu fatto a pezzi nel 1511 dalla plebaglia; era la stessa plebaglia che quattro anni prima aveva incendiato e raso al suolo la mirabile opera di Pagno di Lapo Portigiani.

Palazzo di Giovanni II Bentivoglio, cappella Garganelli, statua bronzea di Giulio II: tre manifestazioni di architettura, di pittura, di scultura del più bel Rinascimento, furono annullate. L'affascinante bellezza di quanto è rimasto attraverso i secoli nella dotta Bologna, rossa e turrita, non vale a soffocare il rammarico che si prova pensando a quanto non solo bestialmente, come nei casi della costruzione di Pagno di Lapo e della statua michelangiolesca, ma scientemente, come nel caso della cappella Garganelli, fu eliminato dalla magnifica trama, vasta e complessa, dell'immortale Genio delle arti della nostra Stirpe.

**P. DUCATI.**

CORNO DA CACCIA BENTIVOLESCO.

# IMPRESSIONI BENGASINE

Bengasi, quando vi si giunge dall'Italia, approdando nelle maòne dopo uno sbarco più o meno accidentato dal piroscafo, fa immediatamente la impressione di una bella e fiorente città moderna: lungo la marina, nelle ampie vie che si vanno ornando con piantagioni di palme, si allineano grandi palazzi e case di costruzione recente; nella piazza centrale, dinanzi al palazzo del Governo, si apre un florido giardino, come nelle piazze delle più importanti stazioni balneari del nostro Tirreno; infatti è questa l'impressione che prima si riceve della capitale cirenaica: quella di una città balneare all'inizio della stagione estiva.

Ma questo non è che il primo piano del quadro: basta appena addentrarsi fra i caseggiati, attraversare una grande piazza sterrata, ove fu un tempo un cimitero arabo, perchè l'aspetto della città cambi per incanto e ci si trovi in pieno in quel mondo che, da tempo, si è convenuto di chiamare orientale. Una strada stretta, fiancheggiata da negozî che esibiscono nelle loro vetrine ogni sorta di oggetti attraenti: penne di struzzo, collane di avorio, lavori di cuoio, d'argento, di legno, popolata di gente nei costumi più pittoreschi del mondo, si interna verso Bengasi araba. Le donne ebree, vestite di un lungo camice di mussolina bianca che contrasta coi magnifici capelli neri incornicianti le facce dalla pelle candida, si mescolano con le sudanesi a pelle nerissima e con le arabe chiuse nel barracano in modo da lasciare appena uno spiraglio aperto, attraverso al quale si intravede il lampeggiare di una pupilla, mentre gli uomini ebrei, negri, arabi se ne stanno seduti fumando, nel centro delle loro botteghe o dinanzi ai tavolini dei caffè.

Questo spettacolo si fa più intenso e più vivo nella via principale del mercato coperto ove le donne sudanesi, vestite di una stoffa di cotone rosso, stanno accoccolate dinanzi a piccoli cesti che contengono la loro mercanzia: semi di zucca, nocciòle tostate, funghi, ciuffi di pennacchi di lana rossa dei quali sapremo in seguito l'uso.

*(fot. C. Rimoldi, Bengasi)*

TIPO DI BEDUINA.

Ed ecco Bengasi araba: vie ove le case a un sol piano non hanno finestre e aprono sulla strada soltanto le porte basse, qualcuna con archi eleganti, o la fila delle botteghe tutte eguali che servono talvolta come ingresso alla casa che è nell'interno. La casa araba infatti, com'è noto, riceve la luce quasi esclusivamente dal cortile centrale, sterrato, sul quale si aprono le stanzette basse, piuttosto strette e lunghe, illuminate dalla porta e tutt'al più da una piccola finestra che dà, anche quella, sul cortile: il tetto non comparisce, le stanze essendo coperte da un soffitto di legno sul quale si stende uno strato di calce e su questo si mette una abbondante quantità di terra la quale im-

*(fot. C. Rimoldi, Bengasi)*

PANORAMA PARZIALE DI BENGASI.

pedisce che, durante le piogge, l'acqua penetri nelle stanze: finito il periodo piovoso, nelle case più povere, si vedono di frequente vegetare sul tetto piccole zone di prato, perchè i semi, trasportati dal vento, han potuto ottimamente germogliare nella terra che ricopre i soffitti.

Su certi muricciòli bassi che si trovano ai lati della porta di qualche casa si vedono, nei giorni di bel tempo, file di vecchi arabi seduti che stanno a godersi il sole, chiacchierando a bassa voce o scorrendo fra le dita il rosario musulmano. Le donne, come si è detto, stan per la via completamente chiuse nel barracano che, d'inverno, è di una pesantissima stoffa a piccole righe bianche e marrone, ma, quando se ne può vedere qualcuna a viso scoperto, nella casa, al pesante barracano di lana se ne vede sostituito uno di seta, assai più elegante, che vien legato sulla spalla sinistra, poi avvolto in due o tre giri intorno alla vita e quindi riportato sulla testa: al disotto hanno una sottoveste, senza maniche, con bei ricami, sulla quale discendono i numerosi pendagli di una collana d'argento, cui spesso si aggiunge un'altra collana di dischetti o stellette di un legno poroso che si suole imbevere di profumi: grandi cerchi di argento sono appesi al lobulo dell'orecchio, due o anche di più per ogni lato, e alti braccialetti son stretti ai polsi ed alle caviglie. Ai capelli, riuniti in numerose trecce, vengono aggiunti altri ornamenti: pesanti dischi e cilindri porta-profumi di argento e quei ciuffi di pennacchi di lana rossa che dicemmo esser mercanzia delle donne sudanesi: pesante chincaglieria, presa tutta insieme, che costringe le donne, quando non disfanno durante la notte le loro trecce, ad appenderne l'estremità a qualche chiodo infisso nel muro a capo al letto.

Non è un'esagerazione nè una leggenda quella che vuole che la donna araba sia bella: la bellezza vagheggiata dalla tradizione indigena non è, a mio parere, attraente, giacchè si desidera che la donna sia pingue, così che donne anche giovanissime e di bei lineamenti appariscono sformate ben presto; ma v'è un tipo che non corrisponde a questo ideale: donne di pelle piuttosto scura, con faccia affilata, naso sempre ben profilato e sottile, sopracciglia nere, fol-

(fot. C. Rimoldi, Bengasi)

BENGASI - IL PALAZZO DEL GOVERNO.

te che spesso si riuniscono sulla radice del naso e grandi occhi neri ed espressivi che si accendono di sùbiti lampeggiamenti, leggermente sottolineati di bistro, belle boc-

(fot. C. Rimoldi, Bengasi)

LA PIAZZA DEL RE A BENGASI.

(fot. C. Rimoldi, Bengasi)

BENGASI - NEL QUARTIERE ARABO.

(fot. C. Rimoldi, Bengasi)

ORNAMENTI D'ARGENTO PER LE TRECCE DELLE DONNE ARABE.

che con denti bianchissimi. Questo tipo, più scuro, non è molto alto, anzi prevalgono in esso le piccole stature; ma le proporzioni del corpo sono così armoniose che la figura intera risulta sempre slanciata pel notevole sviluppo della gamba in confronto del torace, ciò che, forse non a torto, fece sospettare a un antropologo italiano che la modella che servì per la Venere di Cirene fosse una donna indigena.

La donna araba benestante non ha altra occupazione, nella casa, che quella di preparare e servire il thè agli uomini; nè credano le signore europee che ciò si limiti, come usa da noi, a versare nella teiera, ove sian già state messe le foglie del thè, l'acqua bollente. La perfetta preparazione del thè arabo, per essere esattamente imparata, deve richiedere un certo tirocinio, essendo lunghe e assai complicate le manipolazioni necessarie. Si versa in un primo tempo un po' di acqua bollente sulle foglie; ma questo non serve altro che a lavarle, giacchè, dopo aver agitata la teiera, questa prima acqua vien gettata via e il thè, così lavato, posto a bollire insieme alla necessaria quantità di zucchero: quando ha bollito per un po' di tempo, si versa, dall'alto, nei bicchieri o nelle tazze e, riempiti questi, si torna a versar di nuovo nella teiera e ciò per tre volte di seguito, allo scopo di ben mescolare l'infuso. Così è pronto il primo thè che si serve, come i successivi, con mandorle o noccioline del Brasile tostate che si soglion mettere nel liquido e sorbire con questo. Intanto,

(*fot. C. Rimoldi, Bengasi*)

PICCOLA BEDUINA AL POZZO, NEI DINTORNI DI BENGASI.

(fot. C. Rimoldi, Bengasi)

TENDE BEDUINE NEL RETROTERRA DI BENGASI.

aggiunta nuova acqua calda, si seguita a far bollire il thè, dopo avervi posto lo zucchero necessario e quando la bollitura è a buon punto, anche una manciata di foglie secche di menta, dette *nanà*. La donna assaggia quindi la bevanda e ove la giudichi soddisfacente, torna a versarla e riversarla per tre volte consecutive e poi la offre con le solite noccioline o mandorle tostate: questo è il thè più gustoso, perchè meno ricco di tannino del primo e reso più aromatico dall'infuso di menta. Segue un terzo thè, preparato quasi con lo stesso sistema; ne differisce solo pel fatto che lo zucchero è messo preventivamente a liquefare senz'acqua e, quando è liquido, vi si versa sopra il thè bollente, indi, previo travasamento, si serve. La bollitura vien fatta sopra un piccolo braciere di terracotta, a tre piedi, che la donna, seduta in terra, tiene dinanzi a sè insieme col vassoio delle tazze e con un piccolo catino di acqua fredda nel quale vengono sommariamente sciacquati i recipienti dopo ogni bevuta.

La donna beduina della campagna, ancor più bruna, più magra della sua sorella di città, va più spesso a viso scoperto, anche per la via: le donne della piana di Barce si incontrano di rado col barracano chiuso dinanzi alla faccia ma, come le cittadine, portano legato dietro le spalle, con una solida fascia, il figlioletto che, se è molto piccolo, dorme tutto chiuso nei cenci; ma i più grandicelli han la testina fuori e girano gli occhietti vivaci sui passanti e se la madre si ferma giuocano anche spesso coi loro compagni che son nella via.

L'abitazione del beduino, com'è noto, è la tenda: una grande tenda di lana di pecora e di cammello tessuta a strisce di colore diverso: bianche e nere o bianche e marrone, stoffa assolutamente impermeabile anche alle acque torrenziali che durante la stagione delle piogge sogliono scatenarsi. Fissata al suolo torno torno con dei picchetti, la tenda è tenuta sollevata nel centro da due pali conficcati in terra; ornata nell'interno con stuoie e con tappeti accoglie, per numerosa che sia, l'intera famiglia: un piccolo rigagnolo che le gira intorno riceve l'acqua che scola dal tetto in caso di pioggia e protegge, in quanto può, l'interno dall'umidità.

L'uomo beduino, di carnagione piuttosto chiara, è magro ed asciutto, sempre chiuso nel barracano di rozza tela indigena, che nasconde la caratteristica camicia araba dalle larghe maniche che i più ricchi fanno aderire alle ascelle mediante uno speciale fermaglio d'argento: i notabili portano un giacchettino di seta a righe con qualche ricamo: tutti, poveri e ricchi, hanno costantemente in testa un berrettino di cotone (*maarga*) e, sopra a questo, una calotta di lana rossa (*taghia*), dalla quale pende una nappa di lana turchina.

(fot. C. Rimoldi, Bengasi)

TENDA DI BEDUINI IN UN PALMETO DATTILIFERO NEI PRESSI DI BENGASI.

Al di là del quartiere arabo, dove la campagna si apre in una vasta pianura stepposa, sorge un villaggio di capanne con *zeribe*, che ospita poche centinaia di negri sudanesi muscolosi, di alta statura e dalle gambe lunghissime, discendenti di tribù giunte alla costa già da molti secoli. Qualche incrocio clandestino è certamente avvenuto con l'elemento arabo e se ne vedono talvolta gli effetti in arabi di pelle più scura e di capelli crespi. Però a chi consideri tale aspetto esterno dei cosiddetti arabi cirenaici, quali e quante diversità di tipi appaiono fra i varî e numerosi gruppi che costituiscono le popolazioni di questa Colonia! Tronchi che hanno forse le loro radici in regioni lontane e che è ben arduo districare nelle loro complesse ramificazioni.

**NELLO PUCCIONI.**

# L'INDUSTRIA ELET[illegible]RICA IN ITALIA

## I.

### L'utilizzazione delle acque.

Se Alessandro Volta, il grande fisico italiano, del quale è stato lo scorso anno così solennemente celebrato il primo centenario della morte, potesse per un momento affacciarsi a gettare uno sguardo nel nostro mondo odierno, resterebbe senza dubbio assai meravigliato dell'enorme applicazione fatta di quella corrente elettrica ch'egli per primo ottenne con la sua Pila, nel gennaio del 1800, e troverebbe motivi di vivo compiacimento nel constatare il progresso ed il benessere che sono derivati alla umana società da quella sua importante scoperta.

Uscita dalle pareti anguste dei laboratori scientifici, dove il Volta ed altri uomini di grande ingegno la sottoponevano ai loro studi ed esperimenti, l'elettricità è diventata oggi un elemento così indispensabile alla vita sociale moderna, che sarebbe assurdo il solo pensiero di poterne fare a meno. Oggi l'elettricità, quale fata benefica, porta dappertutto la civiltà ed il benessere: incanalata nei sottili conduttori, che a guisa di immensa ragnatela coprono tutta la superficie terrestre e attraversano i mari e gli oceani, serve a trasmettere rapidamente il pensiero da un capo all'altro della terra; - immessa nei sorprendenti circuiti degli apparecchi radiotelegrafici e radiotelefonici permette di comunicare direttamente, senza il vincolo del filo metallico, ma sul solo sostegno dell'etere imponderabile, con le navi che solcano gli oceani e con gli aeromobili sperduti fra le nubi, e ne guida e conforta il cammino; - nelle più svariate applicazioni terapeutiche aiuta la medicina e la chirurgia per la cura delle malattie che affliggono l'umanità e nell'alleviarne i dolori; - nella lampada elettrica si trasforma in luce apportatrice di serenità e di pace; - nei motori si trasforma in lavoro, e, mercè questo, dà vita alle industrie nelle città e nelle campagne, dà lavoro all'operaio, permette di produrre a minor costo e contribuisce così al miglioram[illegible] vita generale.

Ma tanta bella fioritura [illegible] l'elettricità non ha seguito immed[illegible] la scoperta del Volta; per molte diecin[illegible] anni ancora l'elettricità rimase solo domi[illegible] dei laboratori scientifici, oggetto di inter[illegible]santi e curiosi esperimenti; solo qua[illegible] venne possibile il trasporto dell'ene[illegible]trica a notevoli distanze, e sopra[illegible] la scoperta del motore elettric[illegible] corrente continua e di quello a campo rotante, dovuta pure al genio di due grandi italiani, Pacinotti e Galileo Ferraris, si può dire abbia avuto inizio il periodo dello sviluppo delle applicazioni industriali dell'elettricità.

E l'Italia fu fra le primissime ad occuparsi del nuovo ed interessante problema: già nel 1882, subito dopo l'invenzione della lampada elettrica ad incandescenza (1), sorgeva a Milano, sotto forma di « Comitato Promotore », la prima Società Italiana per la produzione e la distribuzione dell'energia elettrica — quella che divenne poi la Società Generale Italiana Edison di Elettricità — la quale, nel settembre dello stesso anno, sotto la guida di Giuseppe Colombo, iniziava i lavori della Centrale termoelettrica di Via Santa Radegonda, prima in Europa, e seconda nel mondo dopo quella di New York. E già nell'autunno del 1882, i negozi dei Portici e della Galleria potevano sfoggiare per primi la loro elettrica illuminazione e pavoneggiarsi superbi nella loro luminosa novità.

E dopo Milano era Roma che nel 1883 illuminava elettricamente la stazione di Termini e i piazzali adiacenti, e poi dappertutto, in tutte le parti d'Italia, fu un fiorire di piccoli impianti elettrici.

Questi primi impianti furono termici, di limitata potenza, sorti con l'unico scopo di sostituire l'illuminazione elettrica agli altri sistemi di illuminazione artificiale allora esistenti fra i quali il più importante era quello a gas

(1) Le prime lampade elettriche, di uso veramente p[illegible]tico, a incandescenza a filamento di carbone in palloncino di vetro, costruite secondo l'invenzione di Thomas Edison, vennero messe in commercio verso il 1880.

illuminante; anzi alcune fra le più notevoli So-cietà del Gas, intuendo l'importanza de[illegible] o trovato scientifico, diventavano esse [illegible] produttrici e distributrici di energia elet[illegible]

Ma il desiderio di produrre più econ[illegible]camente la corrente, [illegible] si [illegible]n- [illegible]ti [illegible] picco-[illegible]entrali di qual[illegible]e diecina di HP., che sfruttavano un breve tratto di un [illegible] l'acqua, con [illegible]i di caduta, n[illegible] immediate vicinanze del luogo di utilizzazione dell'energia.

Nel frattempo si facevano all'estero i primi tentativi per il trasporto a distanza della energia elettrica, con risultati soddisfacenti; ed anche in questo campo l'Italia è all'avanguardia con alcune affermazioni cospicue, come: la trasmissione a corrente continua da Isoverde a Genova eseguita nel 1889; quella a corrente alternata monofase da Tivoli a Roma del 1892, che procurava agli elettrotecnici italiani un telegramma di calorose congratulazioni dagli elettrotecnici inglesi, e finalmente quella importantissima a corrente trifase da Paderno a Milano, eseguita nel 1898. Quest'ultimo impianto merita sopra tutti di essere segnalato come esempio di vera audacia tecnica per l'epoca in cui fu costruito, sia per la notevole lunghezza della trasmissione di 32 km., sia per l'elevata tensione di 13.000 Volt, sia per la fiducia, che allora pareva assolutamente eccessiva, di poter collocare a Milano la potenza cospicua di 15.000 Cavalli. La Centrale di Paderno, equipaggiata prima con 4, e subito dopo con 7 gruppi da 2160 Cavalli cad., è stata senza dubbio la prima grande centrale idroelettrica d'Italia per la produzione di energia elettrica destinata ad essere trasportata e distribuita a distanza; ed il successo tecnico ed economico di questa impresa ha segnato l'inizio di quella intensa utilizzazione e valorizzazione delle forze idrauliche italiane, che ha permesso al nostro Paese di prendere, anche fra le nazioni industriali, quel posto di primissimo ordine che gli spettava per il valore del suo popolo e per la nobiltà delle sue tradizioni.

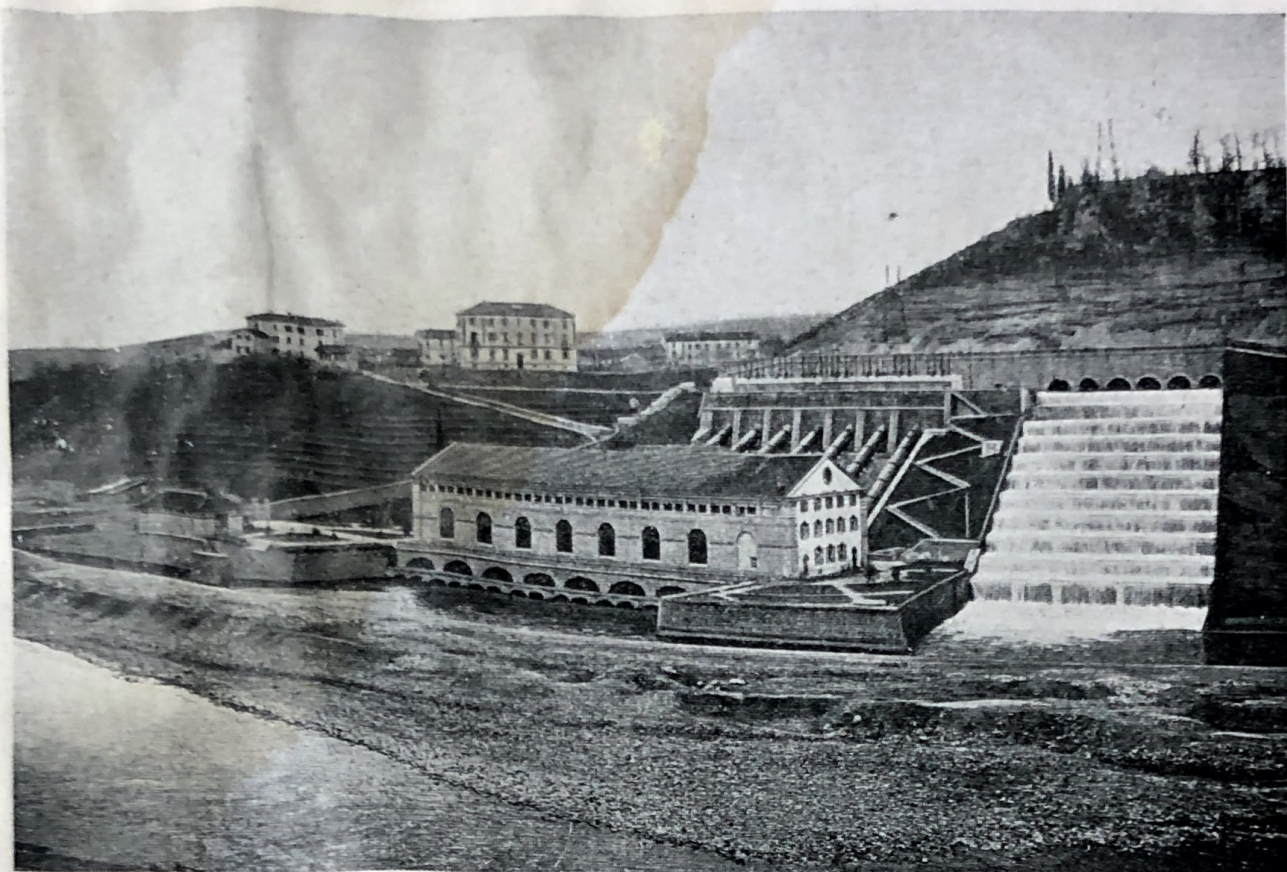
La Dinamo Edison di 60 Lampade, la prima macchina installata in Europa per la distribuzione della energia elettrica, nella Centrale milanese di S. Radegonda nel 1882. (Soc. Gen. Italiana Edison di Elettricità).

Era il sogno di Cavour quello che ora si è avverato: « poter trasformare « l'acqua che cade in « forza portatile! « questo farebbe pel « nostro Paese quello che hanno fatto « le macchine a vapore per l'Inghil« terra »; queste parole pronunziate da Camillo Cavour nel Parlamento Subalpino il 29 giugno 1854, quando ancora la prima lampada elettrica non era stata accesa, hanno tutto il fascino di una felice, amorevole divinazione.

Perchè è proprio questa particolare proprietà dell'energia elettrica di essere « portatile » — di potere cioè, con piccole perdite, essere trasportata a grandi distanze per la sua migliore e più conveniente utilizzazione

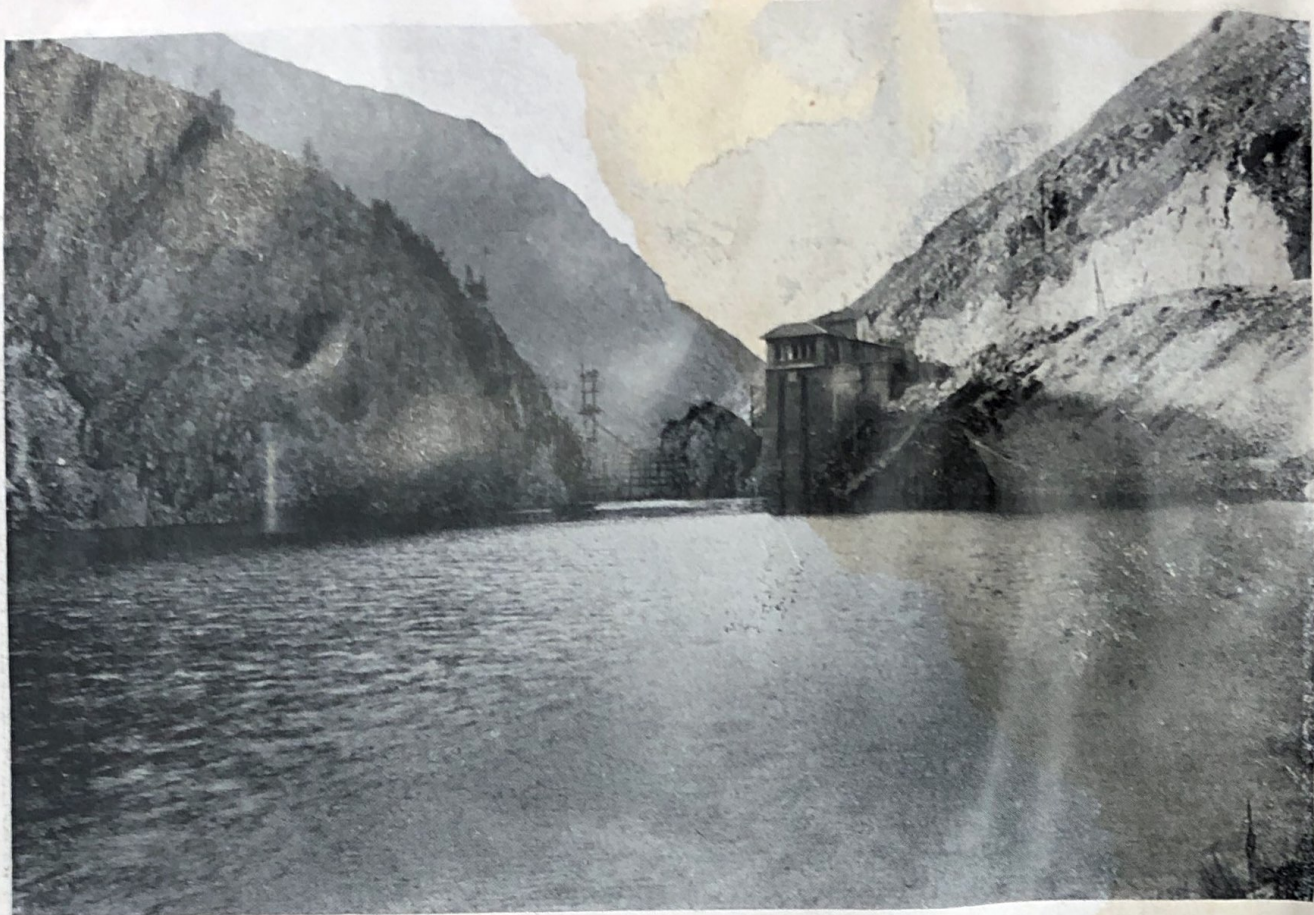
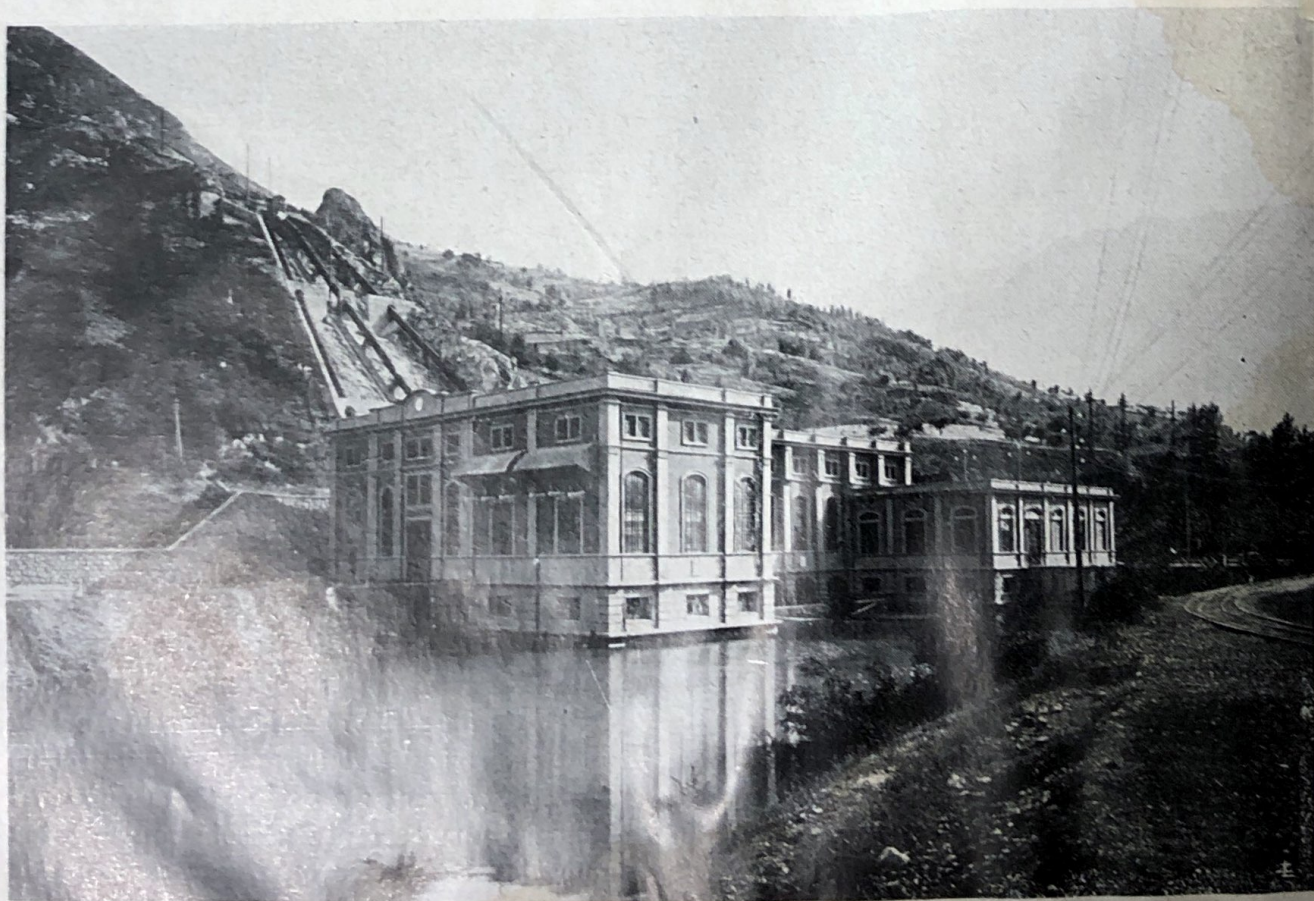
La prima officina idroelettrica di Tivoli presso Roma, costruita sotto i ruderi della Villa di Mecenate. Entrò in servizio nel 1890, con una potenza installata di 2000 HP., utilizzando le acque dell'Aniene. (Soc. di Elettricità, Gas e Luce, Roma).

- quella che ha provocato e favorito lo sviluppo industriale italiano, creando la possibilità di far sorgere dovunque un'industria, precisamente là dove essa trova l'ambiente più adatto per la sua esistenza; - quella che permette di sfruttare risorse naturali che sarebbe stato altrimenti difficile o forse impossibile utilizzare; - quella che rende possibile il prodigio per cui l'acqua dei più lontani torrenti anima i più svariati opifici e per virtù sua l'uomo può trovare soddisfazione ai numerosi bisogni ai quali, nel suo nuovo benessere, non può ormai più rinunciare.

Si riteneva un tempo che l'Italia fosse un paese esclusivamente agricolo, incapace di dedicarsi alle industrie per la mancanza di quelle materie prime che sono la base necessaria ad esse: il carbone ed il ferro. Sta di fatto che la Divina Provvidenza, che è stata tanto larga al nostro Paese di bellezze naturali esteriori — dal cielo incantevole al mare più turchino, dalla vaghezza delle riviere fiorite alla maestosità dei panorami alpini — è invece stata particolarmente avara per quanto riguarda le ricchezze del sottosuolo. Non ferro, non carbone, non metalli preziosi, ma solo qualche poco di combustibile povero (ligniti e torbe), che deve essere utilizzato in posto e col sussidio del Governo per renderne appena possibile l'estrazione. In compenso, la Provvidenza ci ha però dato le acque, che con una discreta dovizia percorrono la superficie delle nostre terre, e le montagne che permettono alle acque stesse di precipitare da un livello più alto ad uno più basso; il genio del nostro Popolo ha saputo utilizzarle assoggettandole alla propria volontà perchè servissero docilmente ai suoi propri bisogni, e così abbiamo potuto in gran parte liberarci dalla soggezione verso l'estero dell'importazione del carbone; e chissà che il progresso della scienza ci permetta un giorno, speriamo non lontano, di trovare da noi il modo di sostituire qualche altra delle materie prime che noi importiamo ora dall'estero; sarà un nuovo passo avanti per la maggior prosperità della nostra Patria!

La Centrale di Paderno, entrata in funzione nel 1898 utilizzando le acque dell'Adda. - Potenza installata 15.000 HP. (Soc. Gen. Edison di Elettricità, Milano).

## Gli impianti idroelettrici.

Lo schema della produzione industriale della corrente elettrica in un impianto idroelettrico è molto semplice: una diga o traversa sbarra il torrente in località opportuna e impedisce alle acque di seguire il loro corso naturale, obbligandole ad entrare in un canale appositamente scavato per accoglierle; in questo, le acque corrono per effetto della sua pendenza, piccola di fronte a quella del torrente, e si portano a valle ad un livello superiore a quello del letto del torrente stesso, in prossimità del quale viene costruita la Centrale. Si è così creato il «salto», che permette all'acqua, guidata nei tubi metallici delle condotte forzate, di precipitare sulle pale della turbina, alla quale cede tutta la sua potenza, potenza che è tanto maggiore quanto maggiore è il salto e quanto maggiore è la massa di acqua che precipita; la turbina, ruotando sotto l'urto violento, trascina in rotazione l'alternatore al quale è rigidamente e permanentemente collegata, mentre l'acqua uscendo da essa, spossata e quasi priva di forza, viene restituita al torrente. L'alternatore realizza la trasformazione dell' energia meccanica che gli vien ceduta dalla turbina in energia elettrica, che — a sua volta — cede ai fili che partono dai suoi morsetti. Questi fili escono dalla Centrale e, sostenuti da palificazioni apposite con l'intermediario di opportuni isolatori, percorrono le vallate, le pianure, arrivano alle città lontane, alle campagne: il fluido elettrico cammina nell'etere guidato dai fili, giunge con questi ai luoghi di utilizzazione e qui, immesso con opportuni accorgimenti nei motori, nelle lampade, nei più svariati apparecchi di utilizzazione, restituisce sotto forma di energia meccanica, di luce, di calore, ecc., l'energia che gli è stata affidata dall'alternatore.

Come la potenza di un motore si misura in cavalli, così la potenza della corrente elettrica si misura in kilowatt (1 kilowatt = 1,36 cavalli). Due sono gli elementi che costituiscono tale potenza: la tensione che si misura in Volt, la intensità che si misura in Ampère; la potenza risulta dal prodotto della tensione per la corrente: a pari potenza può corrispondere una corrente piccola con una tensione elevata o, viceversa, una corrente elevata con una piccola tensione. Affinchè la trasmissione dell'energia elettrica a distanze

Il Lago di S. Domenico, della capacità di mc. 1.130.000 circa, prodotto dallo sbarramento del fiume Sagittario e che alimenta la Centrale principale di Anversa. (Costruttore: il Ministero delle Comunicazioni, Ferrovie dello Stato).

La Centrale di Anversa (Aquila) della potenza di 33.000 kW. - Utilizza le acque del Sagittario.

*(fot. A. Flecchia, Milano)*

La diga del Lago d'Arno (Gr. dell'Adamello, Brescia), dove vengono immagazzinate le acque delle valli di Salarno e di Adamè, oltre quelle della Conca stessa. Capacità del bacino: 30.700.000 di mc. Alimenta la Centrale di Isola, e successivamente, quella di Cedegolo. - (Costruttrice la Soc. Gen. Elettrica dell'Adamello).

*(fot. A. Flecchia, Milano)*

Centrale di Cedegolo (Brescia), della potenza di 29.000 kW. È entrata in servizio nel 1911 ed utilizza le acque del Lago d'Arno e del torrente Poglia. (Soc. Gener. Elettr. dell'Adamello).

Lago Serbatoio di Santa Croce (Belluno), che coi lavori in corso raggiungerà, nel 1929, la capacità di 120.000.000 di mc. Raccoglie le acque del rispettivo bacino imbrifero, nonchè le acque derivate dal Piave. Alimenta le Centrali di Fadalto, Nove, San Floriano e Castelletto Caneva. L'acqua servirà anche per l'irrigazione di 20.000 ettari di terreno sulla sinistra del Piave. (Soc. Idroelettrica Veneta, Venezia).

notevoli risulti economica e possibile, è necessario ricorrere a tensioni piuttosto elevate, assai maggiori di quelle che vengono prodotte direttamente dagli alternatori. In quasi tutte le centrali elettriche, accanto ai gruppi generatori turbina-alternatore, si vedono pertanto degli apparecchi, chiamati trasformatori, i quali hanno precisamente lo scopo di elevare la tensione del fluido elettrico, senza alterarne la potenza, per rendere economica la trasmissione. All'arrivo delle linee di trasmissione, fra queste e gli apparecchi di utilizzazione, sono inseriti altri apparecchi analoghi che realizzano la trasformazione inversa, riducendo la tensione a quel valore più basso che non presenta pericolo per le persone.

La materia prima di cui si servono gli impianti idroelettrici è dunque l'acqua dei nostri fiumi e dei nostri torrenti (1), acqua che, con ciclo regolare e perenne, le leggi eterne della natura restituiscono al torrente ed al fiume da cui è stata prima prelevata: l'acqua del mare evaporata dal sole ascende, per virtù del suo piccolo peso, nelle zone più alte e più fredde dell'atmosfera e qui, condensata in nuvole, viene spinta dal vento contro le pareti fredde e rocciose delle nostre montagne, dove ritorna di nuovo in pioggia o in neve ad alimentare i nostri torrenti.

Gli impianti idroelettrici sono quindi delle fonti quasi inesauribili di energia, a differenza delle miniere di carbone o dei pozzi petroliferi che rappresentano riserve di energia destinate ad esaurirsi in periodi più o meno lunghi di tempo.

E questo è un vantaggio così notevole degli impianti idroelettrici, che negli stessi paesi ricchi di carbone, ma che pure abbondano di acque, come ad esempio gli Stati Uniti di America, parallelamente allo sfruttamento delle miniere è stato iniziato e viene proseguito con la maggiore alacrità anche lo sfruttamento delle forze idrauliche.

(1) Ciò non deve trarre in inganno e far credere che poichè l'acqua non costa niente, anche l'energia elettrica generata con l'acqua non costi niente. Il costo della energia elettrica risulta dai capitali ingenti che si devono spendere per costruire gli impianti (dighe, canali, condotte forzate, centrali ecc.) e per acquistare il macchinario occorrente per la trasformazione dell'acqua in energia elettrica. Risulta ancora dalle spese necessarie per mantenere gli impianti sempre in perfetta efficienza e per curare tutti i servizi necessari alla produzione, trasmissione e vendita dell'energia stessa.

Le Centrali Vecchia (*a sin.*) e Nuova (*a des.*) di Fadalto (Belluno) della potenza attuale di 92.000 HP. e che raggiungeranno i 120.000 HP, a lavori ultimati, nel 1930. Utilizzano le acque derivate dal Piave a Soverzene e quelle accumulate nel Lago di Santa Croce. - (Soc. Idroelettrica Veneta, Venezia).

**La migliore utilizzazione delle nostre acque.**

Non bisogna però fondare sullo sfruttamento delle nostre disponibilità idrauliche delle speranze o delle illusioni eccessive. Pare che la potenza massima ricavabile da tutti gli impianti tecnicamente eseguibili, sia di circa 6.000.000 di kW. e che l'energia ritraibile sia di circa 25 miliardi di kW-ora (corrispondente ad un'utilizzazione annua di circa 4150 ore).

Ma, degli impianti possibili, non tutti sono economicamente convenienti, epperciò quelli che avranno probabilmente pratica attuazione saranno in numero minore, e potranno darci circa 20 miliardi di kilowattora.

Quando si pensi che nel 1927 si sono prodotti in Italia più di 9 miliardi di kilowattora, si vede come non si sia poi molto lontani dalla completa utilizzazione di tutte le disponibilità idrauliche del nostro Paese. Occorre pertanto preoccuparsi di utilizzare nel migliore modo questo nostro patrimonio, che è indubbiamente una grande ricchezza, ma non tale da permetterci il lusso di farne spreco; occorre studiare i provvedimenti ed i mezzi idonei ad evitare ogni sperpero e ad utilizzare fin l'ultima goccia d'acqua che scorre nei nostri torrenti. I tecnici ed i capitani dell'industria elettrica italiana si sono assunti questo compito grave e ad esso hanno provveduto, come vedremo, nel miglior modo, fin dai primordi dello sviluppo delle costruzioni idroelettriche.

Il fatto che l'energia elettrica deve essere consumata nell'istante stesso in cui si produce — che essa cioè, a differenza di tutti gli altri prodotti industriali, non può essere immagazzinata — unito all'altro che il diagramma del consumo dell'energia ha un andamento suo particolare affatto diverso dall'andamento delle disponibilità di acqua nel torrente, è la causa prima dell'impossibilità di utilizzare giorno per giorno tutta l'acqua che, nelle 24 ore, scorre nel torrente stesso.

Le notevoli variazioni della portata del torrente da una stagione all'altra, o da un mese all'altro, determinano una nuova causa di sperpero dell'energia, perchè l'acqua che scorre in più della quantità per cui è costruito l'impianto, deve andare perduta.

I primi impianti idroelettrici, costruiti soltanto secondo il criterio della maggior economia, venivano proporzionati alla portata di magra del torrente: erano cioè costruiti capaci di utilizzare solo quella quantità d'acqua che il torrente era in grado di dare nei periodi di maggior scarsità d'acqua. Così ad

La diga di sbarramento al Lago di Fraele (Sondrio) destinata ad alzare il pelo dell'acqua. - Capacità del serbatoio: 22.000.000 mc. - Alimenta la Centrale di Isolaccia. (Azienda Elettr. Municipale, Milano).

esempio, se un torrente era in grado di dare 15 mc. di acqua per 8 mesi all'anno e solo 5 mc. per i rimanenti 4 mesi, l'impianto veniva costruito per utilizzare tutto l'anno solo 5 mc.; i 10 mc. di maggior deflusso per 8 mesi andavano così completamente perduti. Non solo, ma anche i 5 mc. non venivano utilizzati per tutte le 24 ore, ma, a seconda del consumo degli stabilimenti e delle esigenze dell'illuminazione, erano utilizzati soltanto per dieci o dodici ore al giorno. Tutto sommato, l'impianto non era in grado di utilizzare, dell'energia totale ritraibile dall'acqua normalmente scorrente, che il 18 o il 20 %; lo spreco quindi era enorme, e per quanto l'impianto fosse per conto suo economico e redditizio, rappresentava un danno grave per l'economia nazionale.

Ma ai tempi dei primi impianti il bisogno di energia era modesto e l'energia disponibile sul mercato era sempre superiore al consumo: mancava quindi lo stimolo alle migliori utilizzazioni. Ciò nonostante le Società Elettriche non tardarono a preoccuparsi di ridurre gli sperperi e migliorare le utilizzazioni, nella speranza di ridurre il costo di produzione dell'energia.

Un primo passo in tal senso fu fatto con la costruzione di centrali termiche di integrazione e riserva. La centrale termica, potendo produrre l'energia elettrica proprio nei periodi di maggiore scarsità di acqua e rimanersene invece inattiva nei periodi di abbondanza, viene validamente in aiuto alla centrale idroelettrica, che può essere costruita per una portata assai superiore a quella della minima magra normale. Così, nell'esempio citato più sopra, la centrale idroelettrica avrebbe potuto essere costruita capace di utilizzare in modo continuo la portata di 10 mc., purchè fosse stata integrata da una centrale termica, di potenza uguale a quella ricavabile da 5 cm., da far funzionare per i quattro mesi di magra del torrente; l'utilizzazione totale dell'acqua disponibile sarebbe stata con tal mezzo quasi raddoppiata.

Un altro tentativo, che merita di essere ricordato per la sua genialità, anche se non ha avuto seguito di altre applicazioni, è stato fatto per adeguare meglio le dispon[illegible] idrauliche alle esigenze del consumo, [illegible] rendo ad un impianto di accum[illegible]azione [illegible] ficiale: si costruì, sul [illegible] hi [illegible] gna sovrastante la centrale, ad alte[illegible]lità

(*fot. A. Paoletti, Milano*)

Lago di Codelago (Ossola) della capacità di mc. 17.000.000 prodotto dallo sbarramento del Rio d'Arbola. - Alimenta le Centrali di Goglio, Verampio, Crevola. (Soc. Gen. Ital. Edison di Elettricità, Milano).

(*fot. A. Paoletti, Milano*)

... rampio (Ossola), della potenza installata di 20.000 kW. È entrata in servizio nel 1915 ed utilizza le acque del Torr. Dèvero. (Soc. Gen. Ital. Edison di Elettricità, Milano).

La diga di sbarramento che dà luogo al Lago del Coghinas (Prov. di Sassari), della capacità di 254.000.000 mc. - In una caverna in roccia scavata 60 m. circa sotto la base della diga è costruita la centrale, della potenza di 24.000 kW, che ne utilizza le acque. (Soc. Impr. Idraul. ed Elettr. del Tirso).

niente, un bacino di accumulazione, nel quale si pompava l'acqua del torrente durante la notte e le ore di minor consumo alfine di utilizzarla poi durante il giorno nelle ore di maggior carico. Abbiamo in Italia due esempi notevoli di tali impianti: quello del Monte Ubione, nella Provincia di Bergamo, e quello di Viverone nella Provincia di Novara. Ma il concetto, per quanto geniale, non ebbe altre applicazioni, perchè un'altra concezione più vasta e che permetteva una più completa utilizzazione, si faceva strada: quella dell'accumulazione idraulica dell'energia nei serbatoi.

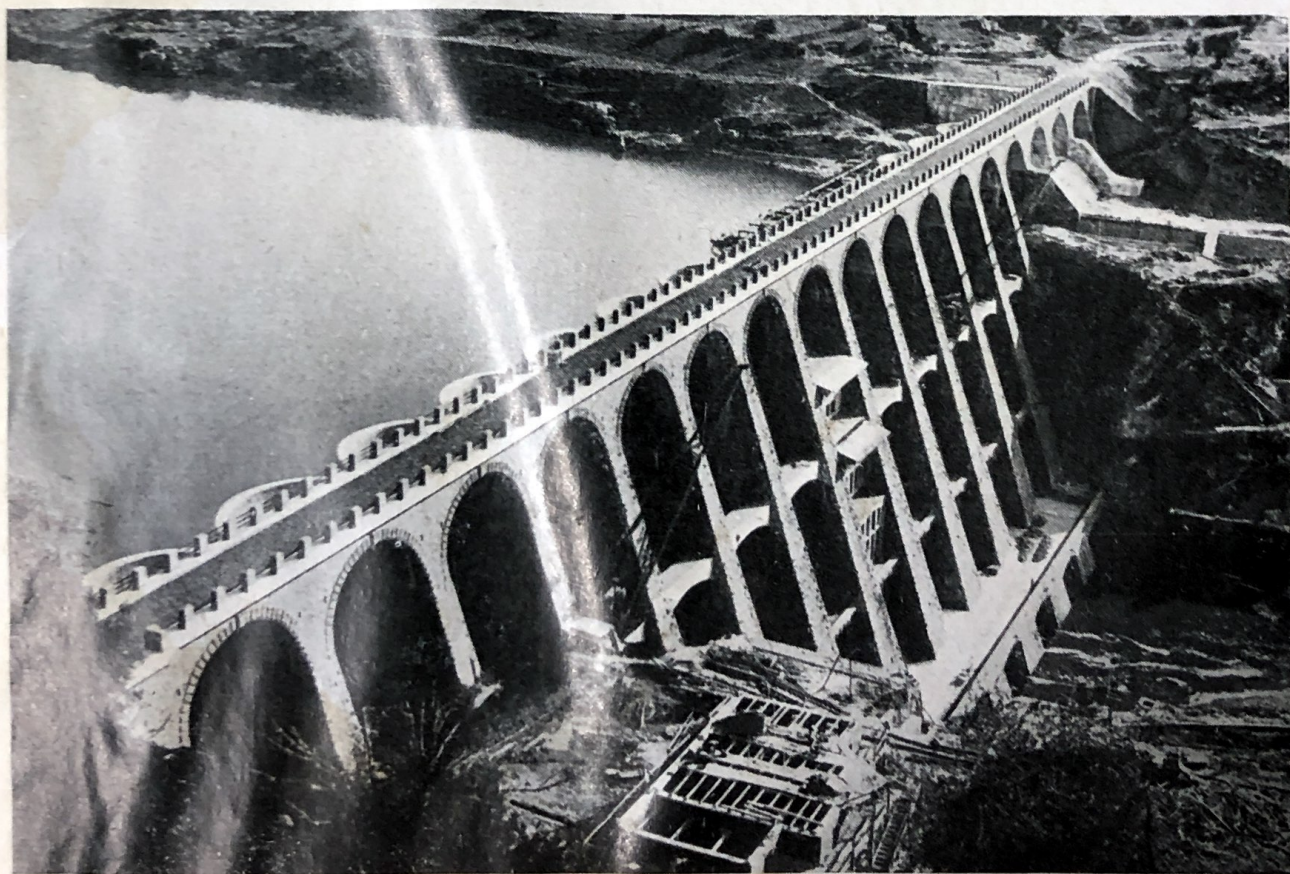
### I laghi artificiali.

Il serbatoio ricavato nel letto stesso del torrente che si tratta di utilizzare, permette di immagazzinare l'acqua nelle ore di minor consumo o addirittura, se la sua capacità è sufficientemente grande, di trattenere le acque nei mesi di abbondanza, per lasciarle defluire poi, a seconda del bisogno, nelle ore di maggior carico o nei mesi di magra.

Sorsero dapprima dei serbatoi di poche diecine di migliaia di mc. di invaso, nelle località dove se ne presentava facile la costruzione, alla presa stessa dell'acqua, approfittando di un allargamento del letto del torrente; piccole pozze d'acqua che si prefiggevano solamente una regolazione giornaliera della portata, immagazzinando, di notte, l'acqua esuberante al ridotto consumo e restituendola di giorno a seconda del bisogno.

Ma la prova bene riuscita di questi primi modesti serbatoi, dava subito la sensazione precisa dell'importanza enorme che il problema della costruzione di grandi serbatoi aveva per il migliore sfruttamento delle nostre acque.

Si utilizzarono allo scopo i nostri laghetti alpini, sparsi numerosi e silenti fra le eccelse cime delle nostre montagne: vennero sbarrati con dighe, all'uscita nel loro emissario, per sopraelevarne il livello ed aumentarne la capacità; vennero scavati cunicoli sotterranei attraverso la montagna per raggiungerne il fondo e permettere alle acque, già beate della loro solinga quiete, di precipitare a valle a produrre forza e lavoro per noi. Successivamente si costruirono dei veri e propri laghi artificiali, sbarrando il torrente in località

Il Lago Omodeo (Prov. Cagliari) della capacità di 416.00.000 di mc., formato dallo sbarramento del Tirso. Alimenta la Centrale di S. Chiara d'Ula e serve anche per l'irrigazione di 40.000 Ettari di terreno nel Campidano di Oristano. (Imprese Idrauliche ed Elettriche del Tirso).

La diga di sbarramento (ad archi multipli) che dà luogo al Lago Omodeo. La Centrale di S. Chiara d'Ula, che ne utilizza le acque, è contenuta dentro la diga stessa, ed ha una potenza installata di 20.000 kW.

opportuna e preferibilmente dove esso, uscendo da una conca pianeggiante, si infilava in una gola stretta e profonda.

Fra i primi e i più notevoli sbarramenti costruiti sono da ricordare: quello del lago di Arno nel Gruppo dell'Adamello, del lago di Codelago nella Valle del Toce, del lago d'Avino sopra la galleria del Sempione; e poi quello del Brasimone, di Vannino, di Santa Croce, del Moncenisio; e ancora, quello grandioso del Tirso in Sardegna, della Sila in Calabria e altri numerosissimi che sono sorti in tutte le parti d'Italia con ritmo non mai interrotto, cosicchè oggi sono più di 900 milioni di mc. di acqua che ogni anno vengono immagazzinati e utilizzati, per virtù dei 112 serbatoi già costruiti, e che altrimenti sarebbero andati completamente perduti. E altri ancora sono in costruzione per una capacità complessiva di quasi 400 milioni di mc.

Opera veramente grandiosa è stata questa che i tecnici e i costruttori italiani hanno condotto a termine in meno di vent'anni, con un'arditezza e una genialità che non ha nulla da invidiare alle migliori costruzioni eseguite all'estero: vera creazione di ricchezza nazionale, perchè ogni goccia di acqua trattenuta nei nostri serbatoi è un granello di carbone di meno che noi importiamo dall'estero.

Spesso poi questi laghi e serbatoi artificiali, oltre alla funzione della regolazione delle portate a servizio degli impianti idroelettrici, rendono altri importanti servizi all' economia generale della Nazione. Così essi, quando hanno una sufficiente capacità, favorendo la regolazione dei deflussi dei corsi d'acqua, riducono l'entità delle piene e le devastazioni relative, migliorano le condizioni dell'irrigazione, permettono la bonifica di vaste zone, sottraendole alle periodiche inondazioni delle acque che, non regolate e scomposte, sono apportatrici di desolazione e di morte.

Queste funzioni di irreggimentazione delle acque sono chiamati soprattutto ad assolvere i serbatoi degli Appennini e delle Isole, dove i corsi d'acqua hanno un carattere prevalentemente torrentizio, con piene impetuose alternate a lunghi periodi di asciutta, senza disciplina alcuna, ma solo secondo il capriccio delle precipitazioni.

Così, per citare solo i più notevoli, in Calabria il grande serbatoio dell'Ampollino serve anche per l'irrigazione e la bonifica, e le necessità della produzione idroelettrica vengono armonicamente contemperate con quelle dell'irrigazione; così i due grandi serbatoi del Tirso e del C[illegible]hinas in Sardegna; così quello dell'Alt[illegible] (già costruito) e quello del Simeto ([illegible]getto) nella Sicilia; ed in tale guisa l'acqua, doppiamente vitale per l'Italia, dopo aver lavorato nel dislivello montuoso a produrre energia, viene poi utilizzata a valle nelle zone pianeggianti per i bisogni dell'irrigazione; così essa ci dà la forza che fa funzionare gli opifici e dà lavoro ai nostri figli e fa nascere il grano che occorre al loro sostentamento.

Il maggior numero delle dighe costru[illegible]e o in costruzione appartiene al Piemonte con 56 dighe; il maggior volume d'invaso alla Sardegna con quasi 623 milioni di mc. Il solo serbatoio del Tirso ha una capacità di oltre 400 milioni utili di mc. d'acqua ed è uno dei più grandi del mondo (1).

Le preoccupazioni per la migliore e più completa utilizzazione delle nostre risorse idrauliche crebbero, e divennero per così dire acute, nel periodo della guerra, quando le difficoltà enormi che da una parte si frapponevano all'importazione del carbone dall'estero e la imprescindibile necessità che dall'altra parte esigeva di avere a disposizione tutta la forza motrice necessaria ad alimentare le industrie belliche, resero evidente come fosse della massima importanza per l'Italia, liberarsi, per quanto possibile, da una così gravosa soggezione allo straniero che limitava, con quella economica, la sua stessa indipendenza politica.

Lo stesso Governo si preoccupava della necessità di evitare ogni sperpero di energia ed emanava una nuova legislazione, in materia di concessione di acque pubbliche, che stabiliva decisamente il principio di favorire, fra le diverse domande concorrenti, quella che presentava i caratteri di una più completa e razionale utilizzazione del bacino idrologico.

Così ogni bacino venne sottoposto ad uno studio accurato e minuzioso per la scelta di quella disposizione di centrali e di serbatoi che permetteva di rendere minimo lo spreco del nostro patrimonio idrico; si concepirono e si predisposero per ciascuna vallata dei veri piani regolatori, da realizzare poi gradualmente a mano a mano che le esigenze del consumo ne avessero determinata la occorrenza.

(*Continua*) **NOVERII O FALETTI.**

---

(1) I dati sono tolti da una pubb[illegible] e del Consiglio Superiore dei LL. PP., «Servizio d[illegible] come dalla tabella che verrà pubblicata nel prossim[illegible]umero.

# ENTE NAZIONALE INDUSTRIE TURISTICHE

**Il quinto "Nord-Sud„: viaggio di medici stranieri in Italia.**

Nei primi giorni di settembre una eletta comitiva di sanitari stranieri rappresentanti 14 nazioni, rispondendo all'invito dell'ENIT, si è adunata a Milano per partecipare al quinto viaggio di studio alle stazioni di cura.

La nobilissima iniziativa dell'Ente Nazionale per le Industrie Turistiche, diretta appunto a far conoscere ai medici stranieri la organizzazione perfetta e la bontà delle nostre stazioni di cura, è stata ancora una volta riconosciuta ed apprezzata.

Il viaggio della durata di 17 giorni, iniziatosi a Milano il 5 settembre e terminato a Viareggio, comprendeva la visita ad importanti stazioni climatiche ed idrominerali delle Alpi, dei Laghi e della Riviera, fra cui S. Pellegrino, Bormio, Bellagio, S. Remo, Rapallo e S. Margherita.

**Escursione alle bonifiche italiane.**

Altra tipica manifestazione dell'attività dell'ENIT nel campo della propaganda per mezzo di viaggi d'istruzione, è stata — accanto al «Nord-Sud» — l'organizzazione delle escursioni in Sardegna, in Calabria e nell'Italia Settentrionale per incarico della Scuola Superiore di Malariologia.

Il viaggio è stato diviso in tre parti:

Nella prima, dal 20 al 23 agosto, è stata meta del viaggio il bacino del Tirso in Sardegna, dove i partecipanti all'escursione hanno potuto ammirare la grandiosa opera costruita per lo sbarramento del fiume e il lago Omodeo prodotto dallo sbarramento stesso.

La seconda parte del viaggio, dal 27 al 31 agosto, è stata dedicata alla Calabria, con soste a Napoli, Caserta, Cosenza, e visita del Sanatorio Antimalarico di Camigliatello e alla Sistemazione Montana e Bonifica di Sibari.

La terza parte comprendeva infine la visita alla Stazione Biologica Marina di Rovigno, alle bonifiche Renana, Parmigiana Moglia e Lamone nell'Italia settentrionale.

**Adunata idrologica in Calabria.**

L'ENIT ha anche collaborato all'organizzazione di una escursione in Calabria indetta dal Giornale della scienza e dell'industria idrologica *Terme e Riviere*, con la presidenza onoraria di S. E. Bianchi e sotto gli auspici del Sindacato Nazionale Medico Fascista.

Scopo dell'escursione ai principali centri termali della Calabria, era la valorizzazione delle sorgenti minerali del Massiccio della Sila e sue dipendenze.

All'adunata hanno partecipato numerosi medici e cultori d'idrologia e furono visitate le Terme Luigiane di Guardia Piemontese, le sorgenti di Spezzano Albanese e gli impianti idroelettrici della Sila.

**Nuove pubblicazioni dell'ENIT.**

*Impressioni sui campi di Battaglia e sui Cimiteri di guerra.* - A cura dell'ENIT e dell'Associazione Nazionale fra le famiglie dei Caduti di Guerra è uscito un volumetto dal titolo «Amor mi mosse»... È una raccolta di impressioni sui campi di battaglia e sui cimiteri di guerra, della scrittrice Gemma Ambrogetti, con prefazione della Medaglia d'Oro Amilcare Rossi.

Dice il Rossi nella sua prefazione:

«Leggendo lo scritto di Gemma Ambrogetti, appare come pochi saprebbero rappresentare con tanta naturalezza e con tanto pronto intuito dell'essenziale, i sentimenti che balzano dal cuore di chi visiti oggi i campi della gloriosissima gesta».

Quando alle doti rilevate si aggiunga la naturale disposizione del cuore femminile alle sane emozioni, e la spontaneità e la freschezza di una valorosa scrittrice. Si riconoscerà come l'ENIT, con queste, come con altre pubblicazioni del genere, bene contribuisca al doveroso compito di richiamare in quei luoghi sacri all'amore riconoscente e alla gloria, l'attenzione e il desiderio dei buoni italiani.

Non può invero, chi legge la conferenza della Signora Ambrogetti, non sentire il desiderio di visitare il teatro dove, dalla passione ardente del popolo in armi, germinò la vittoria luminosa e la presente gloria d'Italia.

**Il Congresso Internazionale delle Organizzazioni Ufficiali del Turismo a Budapest.**

Il Ministro ungherese del Commercio Hermann, ha inaugurato a Budapest, il Quarto Congresso Internazionale delle Organizzazioni Ufficiali del Turismo.

Vi hanno partecipato i delegati di sedici

Stati, il corpo diplomatico e il Borgomastro di Budapest.

L'Ente Nazionale per le Industrie Turistiche era autorevolmente rappresentato dal suo Vice Presidente prof. Giovanni Bognetti, Presidente del Touring Club Italiano.

**La partecipazione dell'Italia all'Esposizione Internazionale di Barcellona.**

L'Italia parteciperà ufficialmente all'Esposizione Internazionale che si terrà a Barcellona nel venturo anno. All'Istituto Nazionale per l'Esportazione è stato affidato l'incarico dell'organizzazione dell'intervento industriale, commerciale ed agricolo italiano, ed all'ENIT l'organizzazione della Mostra del Turismo.

Si è riunito a Roma il Comitato nominato dal Commissario Generale del Governo per l'Esposizione con l'approvazione del Ministro dell'Economia Nazionale. Di detto Comitato fanno parte il Presidente dell'ENIT e i Presidenti delle Confederazioni dell' Industria, del Commercio e dell'Agricoltura, i Presidenti di alcuni Consigli Provinciali della Economia e di alcune Associazioni Nazionali specialmente interessate, oltre ad alcune altre personalità dell'ambiente economico nazionale. Questo Comitato provvederà a coadiuvare il Commissario Generale del Governo perchè la partecipazione italiana all'Esposizione di Barcellona, che assumerà l'importanza di un avvenimento economico internazionale di grandissima portata, riesca sotto ogni punto di vista degna dell'Italia Fascista.

**Il movimento turistico via mare nel mese di agosto.**

Uno degli indici più significativi del movimento turistico viene fornito dalle statistiche riferentisi al numero dei viaggiatori provenienti dall'estero via mare.

Di particolare importanza sono pertanto i dati che — secondo le elaborazioni dell'ENIT — vengono forniti sul traffico dei passeggeri nei porti italiani nel decorso mese di agosto.

Sono sbarcati infatti in Italia nel mese di agosto, 14.283 passeggeri di cui 6.444 italiani e 7.839 stranieri. Fra questi ultimi — come negli anni scorsi — il maggior numero è stato raggiunto dai Nord-americani con 2.552 viaggiatori, cui seguono i balcanici con 1424, gli inglesi con 1.310, i tedeschi e austriaci con 748, i Sud-americani con 424, i francesi e belgi con 246, gli spagnoli e portoghesi con 121 e gli egiziani con 94. Si hanno inoltre 255 viaggiatori di altre nazionalità fuori d'Europa e 665 di altre nazionalità europee.

Tali cifre possono essere considerate quale indice molto confortante d'incremento generale nel movimento turistico verso l'Italia.

Notevole è infine il fatto che il traffico verificatosi nel mese in esame è stato assorbito quasi completamente dalla nostra marina mercantile, che ha condotto 11.099 viaggiatori, contro 3.184 condotti da navi battenti bandiera estera.

Da queste notizie la Nazione può trarre ragione di vivo compiacimento perchè tanto un maggior afflusso di stranieri, quanto un maggior lavoro delle nostre Compagnie di Navigazione, oltre ad affermare sempre più il prestigio dell' Italia all' estero, contribuiscono al miglioramento del nostro bilancio.

**Le rivelazioni statistiche del movimento dei forestieri delle Aziende autonome di cura.**

L'ENIT aveva ottenuto a suo tempo che il regolamento per l'esecuzione della Legge 1° luglio 1926, n. 1380 riguardante l'assetto delle Stazioni di Cura, di Soggiorno e di Turismo, contenesse una disposizione che rendesse obbligatoria la rilevazione statistica del movimento dei forestieri da parte delle Aziende Autonome di Cura.

In base a tale disposizione l'ENIT ha predisposto il piano di rilevazione da adottarsi, che ha incontrato l'approvazione dell' Istituto Centrale di Statistica, ed ora si accinge, con la collaborazione del Consorzio Nazionale delle Stazioni di Cura di Soggiorno e di Turismo, a renderlo esecutivo, sia fornendo gli stampati di rilevazione e di elaborazione dei dati, sia dando le necessarie istruzioni alle Aziende Autonome. Allo scopo di far meglio comprendere il congegno di rilevazione agli impiegati che saranno addetti a tale importante servizio, il Capo dell'Ufficio Statistica dell'ENIT e il Segretario Generale del Consorzio Nazionale per le Stazioni di C.S.T. hanno tenuto su tale argomento, per incarico del Direttore Generale dell'ENIT, in determinati centri, delle conferenze per fare apprendere *de visu* la pratica applicazione del sistema.

Il primo ciclo di riunioni si è iniziato il 10 settembre a Trieste per le Aziende Autonome di Cura di Postumia, Grado, Laurana, Abbazia, Pola, Portorose, Lussinpiccolo e Lussingrande.

È seguita poi una seconda riunione a Vicenza per Abano Terme, Asiago, Recoaro, Malcesine e Boscochiesanuova; una terza a Calalzo per le Aziende Autonome della Provincia di Belluno; una quarta a Bolzano per la Provincia omonima, a Trento per le Aziende Autonome di Cura del Trentino e altre per il resto d'Italia.

Il servizio di rilevazione comincerà ad aver applicazione il primo gennaio 1929.

# Le onoranze dell'Università di Torino a S. E. il Generale Senatore Carlo Porro di S. Maria della Bicocca.

*Il conferimento della Laurea « ad honorem » in Geografia.*

In occasione della XVII Riunione della *Società per il Progresso delle Scienze*, che ha avuto luogo a Torino il 18 Settembre scorso nell'Aula Magna della R. Università, affollata da studiosi, scienziati, personalità, autorità civili e militari, si è svolta una simpatica e significativa cerimonia destinata ad onorare S. E. il Senatore Generale Carlo Porro di Santa Maria della Bicocca.

Il Touring Club Italiano, che ha avuto ed ha tuttora il vivissimo compiacimento di noverare fra i Membri del Consiglio Direttivo S. E. il Generale Porro, quale Consigliere attivo ed illuminato, e di apprezzarne al più alto grado la costante e fattiva collaborazione per le fortune e l'ascendere dell'Istituzione, alla quale ha dato la sua passione d'Italiano ed il contributo della sua vasta scienza geografica, ha preso viva parte alla meritata soddisfazione ed alle onoranze tributate all'illustre Uomo e gode di potere, anche da queste colonne, significargli la propria altissima stima e riconoscenza.

La cerimonia si è svolta in una severa austerità, ma anche in un ambiente di viva simpatia.

Il Generale Porro, ascoltatissimo, ha esposto una sua memoria su *Le basi scientifiche della Geografia Militare*, larga e precisa illustrazione dei rapporti fra la scienza geografica in genere e le sue applicazioni all'arte militare e alla difesa delle frontiere d'Italia. Il suo discorso è apparso a tutti « un documentato studio dell'influenza degli elementi geografici sulle operazioni militari, che raggiunse le altezze di una vasta sintesi delle scienze sperimentali ».

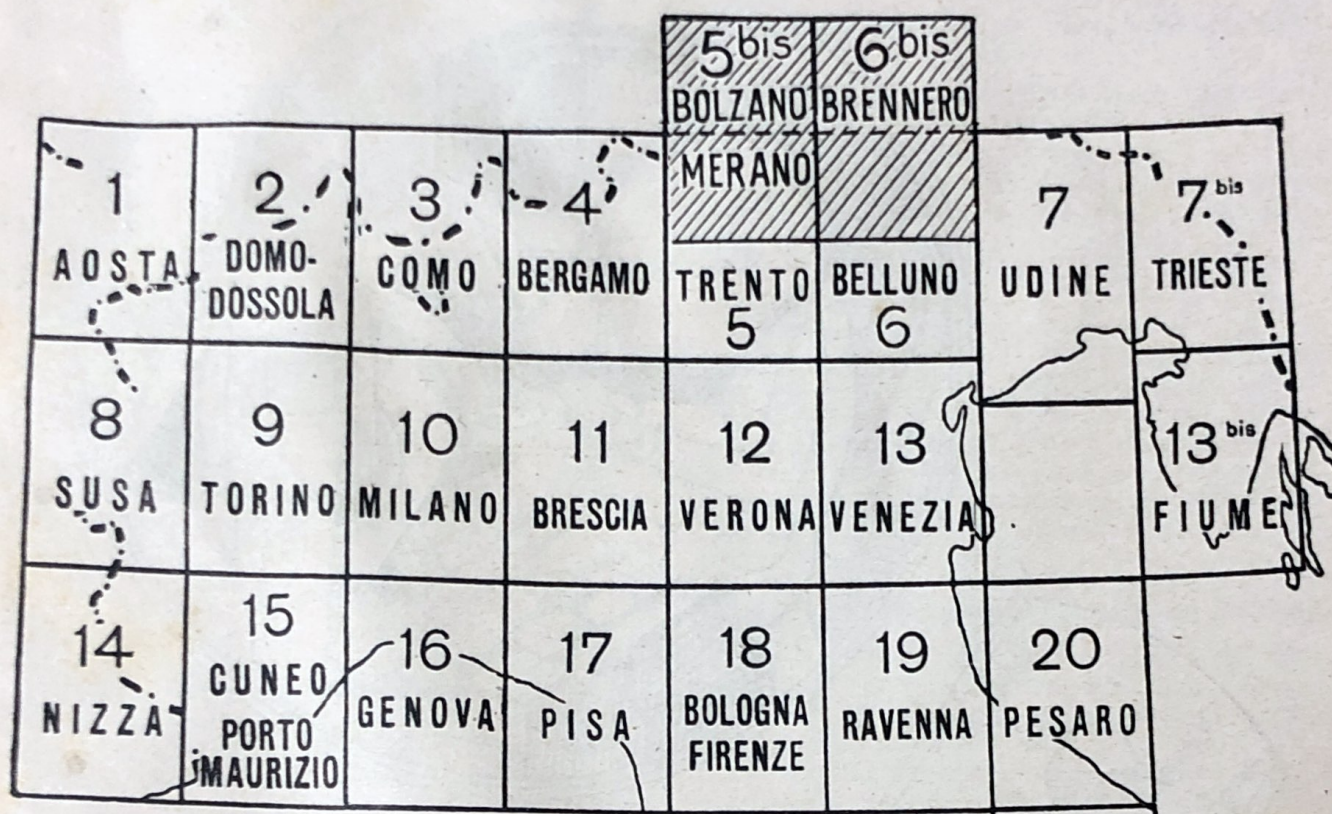
Dopo il discorso del Gen. Porro, il Rettore dell'Università comunicava all'Assemblea plaudente un commosso e significativo messaggio di S. A. R. il Duca d'Aosta al geografo insigne e due telegrammi di S. E. il Generale Cavallero, Sottosegretario al Ministero della Guerra e del Generale On. Vacchelli, Presidente del Comitato Geografico Italiano, nonchè Direttore dell'Istituto Geografico Militare.

A nome della Facoltà di Scienze poi, di cui è Preside, il Prof. Carlo Somigliana poneva in rilievo i meriti del Gen. Porro quale promotore degli studi geofisici, mentre il Prof. Cosimo Bertacchi, il decano degli insegnanti di Geografia nel Paese, pronunciava a nome della Geografia Ufficiale un poderoso discorso sull'opera scientifica del festeggiato, ricordando come Egli « non fu soltanto il Comandante fra i più operosi della Scuola di Guerra di Torino ed uno dei fondatori illustri della Geografia Militare in Italia, ma anche uno dei più insigni istitutori della Scienza geografica fra noi e della sistemazione di essa sulle sue vere basi nello studio scientifico del suolo ».

Dopo aver accennato alla classica « Relazione sui lavori dell'I. G. M. » (1891) ed alla « dissertazione sulla linea divisoria fra le Alpi e gli Appennini » l'oratore fece una lucida esposizione della imponente attività di ben un quarantennio di insegnamenti del Gen. Porro per la disciplina geografica, solo interrotta dall'adempimento di alti doveri militari e politici nell'interesse del Paese. Disse dell'interessamento per le sorti della Geografia nelle scuole; delle proposte per promuovere lo studio e la conoscenza del territorio patrio e della istituzione dei Congressi geografici triennali (tutti ricordano l'ultimo, egregiamente da Lui organizzato e presieduto in Milano); pose in evidenza la grande importanza della Sua « Guida allo studio della Geografia Militare » (1898), vero e proprio manuale di geografia generale, e della « Terminologia », conseguenza della « Carta ipsometrica al 50.000 » dal Porro ideata. Passò quindi a ricordare l'opera in seno alla Società Geografica Italiana e la Sua influenza sul sorgere del Magistrato delle Acque, dei Congressi di Navigazione Interna, dei lavori di Climatologia, degli studi di Glaciologia italiana.

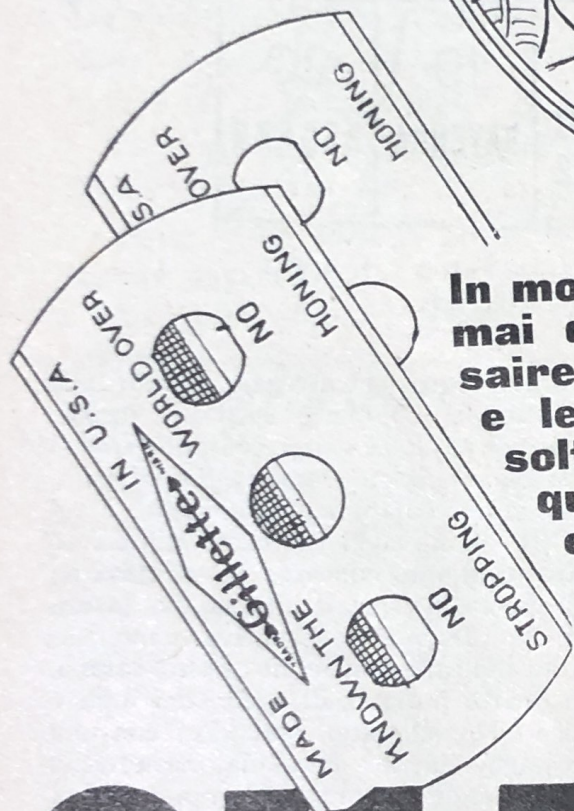
Infine, dopo una fervida rievocazione dell'opera del Gen. Porro quale insegnante e quale comandante, fatta dal Gen. Pintor, odierno Comandante della Scuola di Guerra, il Magnifico Rettore Prof. Pochettino, procedeva alla consegna al festeggiato del *Diploma di Accademico « honoris causa »*, con appropriate parole di felicitazione.

Il Generale Porro, fra gli applausi dei presenti, vivamente commosso ringraziava dell'alto onore, concludendo ch'Egli lo pensava anche rivolto all'Esercito Combattente per la grandezza della Patria e la gloria del suo Re.

# Soci, completate la vostra raccolta della Carta d'Italia!

Estratto del quadro d'assieme dei fogli della «Carta d'Italia» del T. C. I. alla scala di 1:250.000 (Italia settentrionale).

Abbiamo annunciato già nel numero di settembre di questa Rivista l'uscita dei **fogli 5 bis** (*Bolzano-Merano*) e **6 bis** (*Brennero*), dandone una breve notizia. Di fronte ad alcune domande di chiarimenti, che ci sono pervenute, riteniamo opportuno tornare sull'argomento per lumeggiare meglio l'importanza che i due fogli rivestono e la necessità che i Soci, che ancora non li posseggono, provvedano a procurarseli, per avere la collezione completa della nostra Carta d'Italia al 250.000. Non si tratta, come alcuno ha creduto, di una ristampa. L'apprezzamento ha potuto nascere forse dal fatto che i fogli *5 bis* e *6 bis* in questione, contengono una parte dei fogli *5* e *6*. Però detto giudizio è del tutto erroneo. Essi comprendono bensì una parte dei fogli «Trento» e «Belluno», ma con quelli hanno ben poco di comune.

Anzitutto, il disegno e l'incisione sono del tutto originali, e non si può quindi parlare di «ristampa», neppure parziale. Ma per di più la rappresentazione del terreno è stata oltremodo curata, tanto nel tratteggio, quanto nella lumeggiatura. E ciò che è assai più importante, si è che i fogli rappresentano *tutta la zona alto-atesina fino ai nuovi confini d'Italia*, con le zone immediatamente limitrofe, e recano, oltre ad un aggiornamento minuzioso ed esatto di quanto concerne la viabilità ed i fabbricati, tutta la restituita nomenclatura italiana, che i Decreti Governativi hanno consacrata ad indicare, anche in questo campo, il buon diritto italiano. Il taglio dei fogli è poi logico e comodissimo, potendosi con essi studiare agevolmente tutta la zona dallo Stelvio a S. Candido, con tutti i grandi gruppi alpini dell' Ortles, delle Venoste, delle Passirie, delle Breonie e delle Aurine e con i massicci dolomitici del Cadore, dell'Ampezzano, di Fassa, di Primiero, del Brenta al completo.

I fogli si possono acquistare al prezzo di L. 1 ciascuno (più L. 0,80, Estero L. 1,50 per spedizione raccomandata tanto separatamente, quanto abbinati).

# VITA DEL TOURING

### La « Guida dei Campi di Battaglia » del T. C. I. presso i Comandi Militari.

E' riuscita di sommo gradimento la notizia, trasmessa alla nostra Direzione con lo stile succinto ed espressivo che è consueto negli ambienti militari, che il Comando di Corpo d'Armata territoriale di Udine « ha diramato agli Enti dipendenti una circolare di propaganda per i due volumi, già apparsi, illustranti i *Campi di Battaglia del medio e basso Isonzo* e il *Monte Grappa* ».

Eguale comunicazione — ed altrettanto gradita — giungeva alla Direzione da parte del Comando di Corpo d'Armata di Verona, che ha per di più invitato gli Enti da esso dipendenti, a raccogliere le prenotazioni per l'acquisto dei detti volumi.

Un riconoscimento proveniente da così alte Autorità, conforta a ritenere che il T. C. I. ha compiuto opera che non solo torna utile al turista, od al pellegrino, memore del grandioso evento che ha ridato al Paese i suoi giusti confini sulle Alpi Orientali, ma che può giovare anche negli ambienti militari quale fervido omaggio al valore delle nostre Armi, ed efficace quadro sintetico delle azioni da esse svolte sui campi della Gloria.

### Gentili cerimonie al Villaggio Alpino del T. C. I.

Domenica 30 settembre, presenti varî Membri del Consiglio Direttivo del T. C. I., numerosi amici e benefattori ed alcune alte Autorità della Provincia di Varese, si è svolta al Villaggio Alpino del T. C. I. una serie di gentili cerimonie. Il Comm. Tedeschi, dopo avere brevemente illustrato le finalità del Villaggio e commemorato l'Architetto Arnaldo Gardella, che dei padiglioni e delle casette che il villaggio compongono fu il geniale progettista, inaugurò la *Capanna Silva*, una graziosa costruzione di legname sul tipo di certi « chalets » valdostani e vallesani tanto caratteristici, destinata ad essere il deposito della legna, tanto necessario dato il rilevante consumo che se ne fa durante il soggiorno invernale dei piccoli ospiti lassù.

Con semplicità ed austerità sono stati dedicati ai nomi dei benefattori *Arnaldo Gardella*, già nominato, e *Maria Teresa Johnson*, la compianta sposa del Comm. Federico, un viale ed un piazzaletto del villaggio; mentre al benefattore vivente, *Umberto Gavirati*, veniva reso omaggio col dedicare al suo nome il Parco, di cui ebbe a curare in parte il dissodamento per sistemarlo a giardino.

Nella stessa mattina, all'ingresso a valle del villaggio veniva inaugurato un grazioso tabernacolo, ideato dall'architetto Ferdinando Tettamanti e decorato di una bella « Madonna azzurra » dal pittore Ravanelli.

Infine veniva consegnata una medaglia d'oro, dono del Touring Club Italiano, ai coniugi Bertarini, che da otto anni, e cioè dalla fondazione del villaggio, attendono alla custodia dello stesso con fedeltà, coscienza e scrupolosità indefessa.

Don Antonio Cantoni celebrava poi la messa e nel pomeriggio — dopo una colazione alla fine della quale parlava argutamente il Prof. Avancinio Avancini facendo giustamente rilevare l'opera infaticabile e feconda del Comm. Tedeschi — i fanciulli si producevano in un saggio ginnastico che veniva eseguito in modo mirabile, riscuotendo i vivi applausi degli intervenuti.

### Ribassi e facilitazioni per i Soci del Touring.

I nostri Soci sanno che la tessera del Touring Club Italiano dà loro diritto a numerosissime facilitazioni, ribassi, sconti in alberghi, negozi e ditte varie.

E' impossibile darne qui l'elenco. Esso è integralmente riportato nell'« Annuario Generale » per la parte alberghi, meccanici, farmacie, autorimesse, rivendite di benzina, rivendite di fotografie locali.

Per la parte relativa agli abbonamenti ai periodici e agli sconti nei negozi, si è pubblicato l'« Elenco dei Ribassi, Sconti e Facilitazioni ai Soci », diviso in tre parti: Italia settentrionale (Piemonte, Liguria, Lombardia, le Tre Venezie ed Emilia); Italia Centrale (Toscana, Marche, Lazio, Umbria, Abruzzi); Italia meridionale e insulare (Campania, Molise, Puglia, Basilicata, Calabria, Sicilia e Sardegna). Tali volumetti sono in vendita ai Soci *al prezzo di L. 0,60 ciascuno*, comprese le spese di spedizione.

Per quanto riguarda però i Giornali e le Riviste diamo qui un primo elenco di quelli che hanno concesso facilitazioni affinchè i nostri Soci possano a tempo approfittarne.

---

Quando trovasi indicato il solo prezzo d'abbonamento tengasi presente che esso è già depurato dello sconto. Nell'effettuare l'abbonamento è necessario che il Socio indichi sempre il numero di tessera.

QUOTIDIANI.

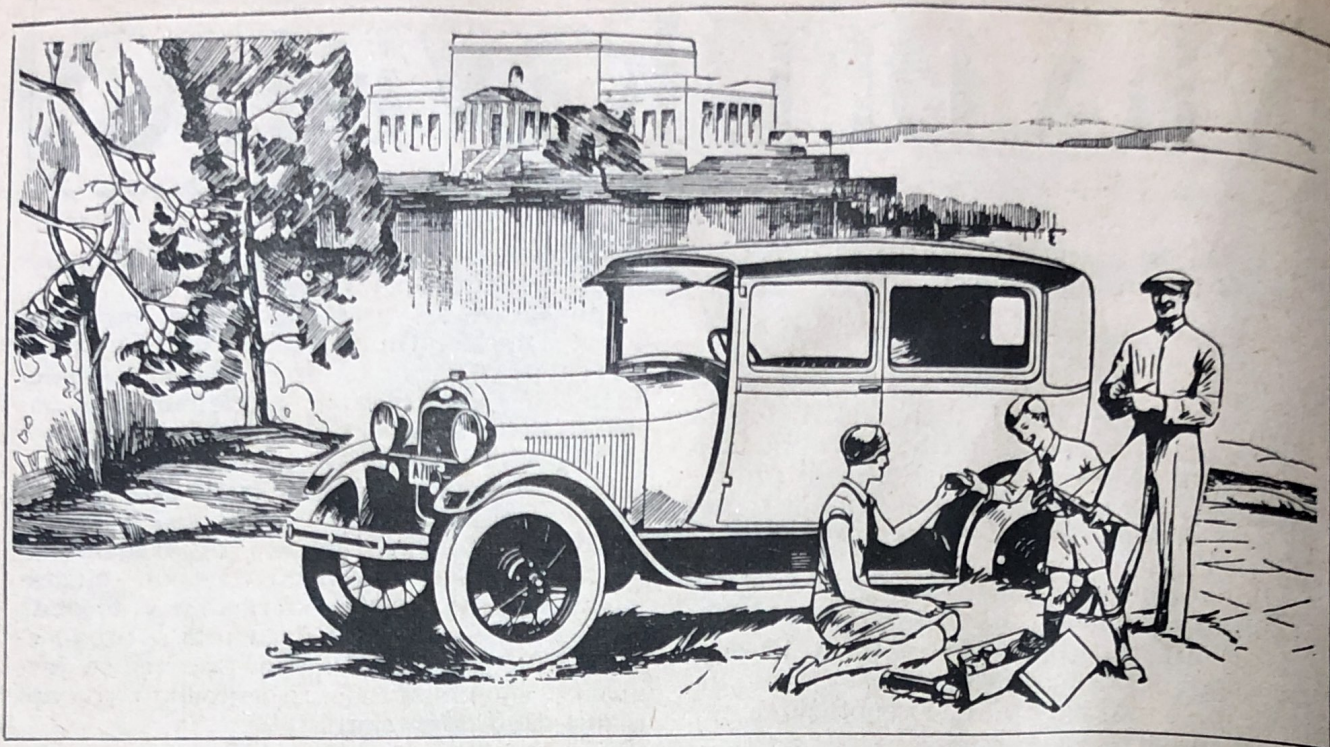
MILANO. – *La Gazzetta dello Sport*, 5 %.

ROMA. – *La Tribuna*, 10 %; *Il Tevere*, 10 %.

TORINO. – *La Gazzetta del Popolo*, 5 %.

TRIESTE. – *Il Piccolo; Il Piccolo della Sera; Ultime Notizie*, 10 %.

PERIODICI.

BOLZANO. – *Rivista della Venezia Tridentina*, illustrata quindicinale, Via ai Campi, 11, 20 %.

# Una vettura di lusso al prezzo di una vettura economica.

La nuova Ford è bella ed elegante, la sua linea è bassa e slanciata. La finitura è perfetta nei più minuti dettagli. Le carrozzerie sono comode ed equipaggiate con sobria ricchezza.

La costruzione meccanica è l'ultima parola in fatto di modernità, impiegando materiali di primissima classe, quali vengono usati solamente nelle vetture di più alto prezzo. Tutto ciò dice chiaramente che la nuova Ford è in realtà una vettura di lusso, in tutto fuorchè nel prezzo.

Infatti il basso prezzo d'acquisto e l'economia di esercizio fanno della nuova Ford la vettura economica e utilitaria per eccellenza.

Inoltre la facilità e la sicurezza di funzionamento esimono i possessori della nuova Ford dall'impiego di un meccanico.

In questo appunto è la ragione per cui la nuova Ford, segna veramente l'inizio di un'era nuova nella storia dell'automobilismo.

Velocità fino a 100 Km. orari - Frenatura dolce e potente sulle quattro ruote - Molleggio perfetto integrato da quattro ammortizzatori idraulici - Consumo inferiore ai 10 litri di benzina sui 100 Km. - Ripresa fulminea (da 10 a 60 Km. in 154 m.) - Eccezionale potenza in salita.

## PREZZI DI VENDITA:

*variabili senza preavviso per vetture senza paraurti, franco Trieste sdoganate, con 5 gomme Balloon:*

| | |
|---|---|
| *Spider* . . | L. 18.000 |
| *Torpedo* . . | » 18.600 |
| *Coupè* . . | » 22.400 |
| *Guida interna a due porte* | » 22.400 |
| *Coupè sport* | » 23.800 |
| *Guida interna a quattro porte* . . . | » 25.800 |

FORD MOTOR COMPANY D'ITALIA S. A. — TRIESTE

Casale Monferrato (Alessandria). – *Il Coltivatore*, settimanale agrario, 10 %; *Il Giornale Vinicolo Italiano*, settimanale, 10 %.

Chieti. – *Lumen*, Casella 28, 10 %.

Firenze. – *Corriere Vinicolo*, *I Fermenti*, *Vinificazione razionale*, *Calendario Vinicolo*, Via del Presto, 4 (al Corso), 10 %.

Genova. – *La Marina Italiana*, rivista tecnica politica, Piazza di Francia, 3-14, 10 %; *Lo Scolaro*, settimanale, Vico S. Matteo, 12, 10 %; *Radio*, Via Varese, 3, abbonamenti a L. 25, anzichè a L. 30.

Milano. – *La Coltura Popolare*, Via V. Bellini, 13, 10 %; *Il Corriere delle Maestre*, Via Stelvio, 2, settimanale didattico, 5 %; *Il Giornale del Contadino*, Corso Italia, 1, settimanale agrario, 10 %; *Il Corriere Filatelico*, Via Cappellari, 7, 15 %; *Il Grillo del Focolare*, Via Lazzaretto, 16, periodico mensile di lavori muliebri artistici, letteratura, economia domestica, moda, 15 %; *Il Ricamo Moderno*, Viale Monza, 53, 10 %; *La Domenica Sportiva*, *Lo Sport Illustrato*, Via Galileo, 5 bis, 5 %; *La Maglieria*, Via Ancona, 2, rivista mensile, 25 %; *La Moda Universale*, Via Mazzini, 7, mensile, 10 %; *Per la Donna*, mensile di ricamo e biancheria, Viale Regina Margherita, 35, abb. annuo per i Soci del T. C. I., L. 8 (Italia) e L. 12 (Estero), anzichè L. 14 e L. 18; abbon. semestrale rispettivamente L. 5 e L. 7, anzichè L. 8 e L. 10; *La Parola e il Libro*, edito dalla Federaz. Ital. Bibliot. Pop., Corso Roma, 108, abb. per il 1929 L. 9, anzichè L. 10; *La Voce delle Maestre di Asilo*, Via Stelvio, 2, 5 %; *Pro Familia* (settimanale, letterario, varietà, illustrato); *I Santuari d'Italia* (mensile), Via Broggi, 19, 10 %; *Rivista «Enotria»* e *Annuario Vinicolo d'Italia*, Via Silvio Pellico, 7, 10 %; *Sovrana*, rivista di vita scelta, Via Monte Napoleone, 38, 10 %.; *L'Arte fascista* (mensile), Via Lomazzo, 37, 10 % (ai soli soci residenti in Lombardia).

Napoli. – *Il Rinnovamento Medico*, con sette sezioni: *Gazzetta Internazionale Medico-Chirurgica* (quindicinale), *Il Giornale di Malariologia* (trimestrale), *Il Giornale di Tisiologia* (mensile), *Archivio per gli Studi Storici della Medicina e delle Scienze Naturali* (bimestrale), *La Nipiologia* (trimestrale), *Terapia e Rimedi Nuovi* (bimestrale), *Giornale Italiano di Malattie esotiche e tropicali ed igiene coloniale* (mensile). Per i Soci del T. C. I.: sconto del 20 %. L'abbonamento ad ogni sezione è di L. 40 (Italia), L. 80 (Estero).

Pistoia. – *Il Commercio Pistoiese*, Piazza S. Lorenzo, 14, 20 % (abbonamenti), 3 % (inserzioni).

Reggio Calabria. – *Rivista di Medicina Sociale* (mensile di propaganda igienica e medicina pratica), Via De Nava, 18 (Direz. e Amministraz. a Palizzi Marina), 50 % (sull'importo degli abbonamenti e delle inserzioni).

Roma. – *Gran Mondo*, Piazza S. Claudio, 92, bimensile artistico mondano illustrato, 10 % (sui prezzi d'abbonamento di L. 40 (Italia) e L. 50 (Estero); *Luce e Ombra*, Via Carducci, 4, Scienze spiritualistiche, 10 %; *Tutto*, Piazza S. Claudio, 92, settimanale letterario di varietà, illustrato, 10 % sui prezzi di abbonamento di L. 43 (Italia) e L. 60 (Estero); *Turismo d'Italia*, Piazza Montecitorio, 52, 15 %.

Sarzana. – *Il Ricamo Illustrato*, bimensile, 5 %.

Torino. – *Il Corriere Fotografico*, Via Stampatori, 6, 10 % sulla pubblicazione *Luci ed Ombre* (1928).

La Società Anonima *Il Secolo Illustrato* concede il 5 % di sconto sulle pubblicazioni. Rivolgersi all'Amministrazione in Via Broggi, 17 (*Il Secolo Illustrato*, *Il Secolo XX*, *Novella*, *Comœdia*, *Piccola*, *La Donna*).

### Una buona idea in corso d'attuazione.

Gli scritti pubblicati nelle nostre *Vie d'Italia* trovano i più favorevoli consensi: redatti con serietà assoluta da persone particolarmente competenti nelle varie discipline, ottimamente illustrati, sono un veicolo possente di propaganda e di volgarizzazione delle cognizioni geografiche, di quelle tecniche, artistiche, storiche e così via.

Questa constatazione ebbe un altissimo riconoscimento da parte del Ministero della P. I., che fin dallo scorso anno volle diramare a tutti i Prèsidi degli Istituti Medi d'Istruzione, la viva raccomandazione che le Casse scolastiche, in segno di premio ai meritevoli per la condotta ed il profitto negli studi, abbiano ad abbonare i migliori alunni a *Le Vie d'Italia*, rivista, la cui lettura, dando allo spirito dei nostri giovani una verace immagine della bellezza e delle glorie della nostra Patria, ravviverà in essi anche l'amore allo studio della geografia, che nelle nostre scuole deve essere impartita con intelligenza e con zelo.

I frutti di questa circolare furono eccellenti; il premio *Vie d'Italia* giunse a varie migliaia di giovani; e altrettanto sarà quest'anno, essendo la circolare stata rinnovata.

L'«Istituto Italiano per le Proiezioni Luminose», apprezzando ugualmente l'opera delle *Vie d'Italia*, ha pensato — col pieno consenso del Touring — ad un'altra intelligente utilizzazione di parecchi scritti. Ve ne sono infatti taluni che — integralmente, o con pochissimi adattamenti — sono delle vere piccole conferenze divulgative: particolarmente adatte per essere diffuse presso scuole, circoli di cultura, Dopolavoro e così via; non manca che l'indispensabile sussidio delle proiezioni.

Ed ecco la ragione d'intervento dell'Istituto di Proiezioni luminose; esso prepara le diapositive, in base alle stesse illustrazioni degli articoli e con opportuni completamenti; per cui i propagandisti della cultura trovano immediatamente a loro disposizione i testi e il materiale per le proiezioni.

E poichè le buone idee debbono avere subito pratica attuazione, ecco un primo elenco di articoli su vari e interessanti argomenti, per i quali le diapositive sono pronte:

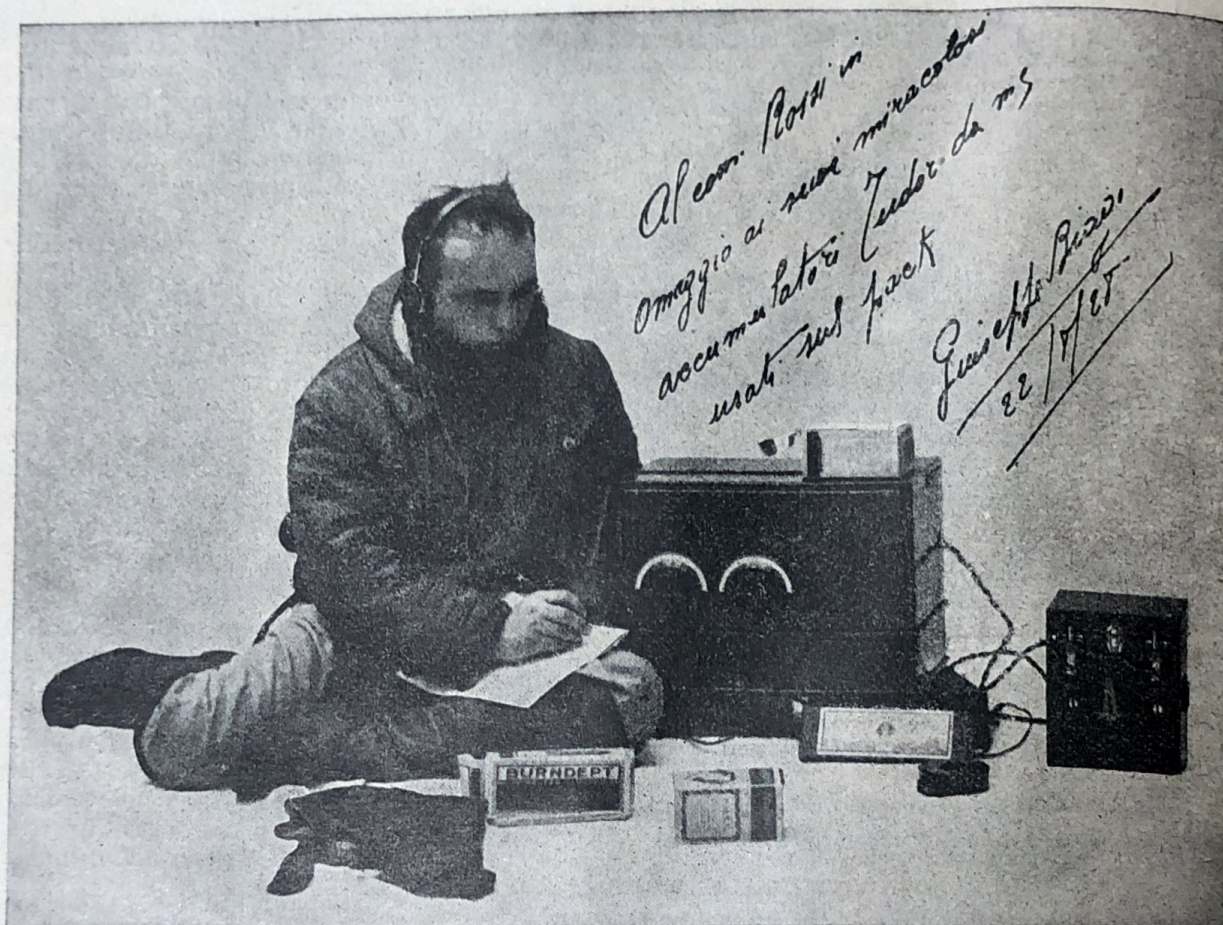
*Vie d'Italia.*

Le Vie d'Italia, nel mondo (La mostra dell'espansione italiana all'Estero in occasione del X Congresso Geografico Nazionale). – Il Museo dell'Arma del Genio in Roma. – L'Oltre Giuba. – Mezzi ed impianti per la sicurezza della navigazione. – La Seta. – Populonia Mater. – L'Etna. – Monte Grappa. – La «strada degli Alpini».

*Vie d'Italia e dell'America Latina.*

L'Espansione italiana all'Estero. – Bardonecchia d'inverno. – Alberi storici di Roma. – Ritorno dall'America (l'America Latina). – La Redenzione dell'Agro Romano. – L'industria estrattiva dello zolfo in Sicilia.

Le richieste devono essere indirizzate all'Istituto Italiano per le Proiezioni Luminose, Corso Italia 1, Milano, oppure alla Sede di Torino, Via S. Tomaso 17. Le diapositive sono disponibili in vendita al prezzo unitario di circa L. 3 e per talune serie, anche in prestito.

Per chi non lo sapesse, l'Istituto Italiano Proiezioni Luminose è un potente organismo, fondato nel 1909 in Torino dal Comm. Alberto Geisser, ed eretto in Ente Morale con R. D. 22 aprile 1923. Esso assolve ad una funzione utilissima, stimolatrice ed ausiliatrice

per sane iniziative di ogni ordine, ed offre a tutti i cittadini colti e di buona volontà un mezzo d'integrazione e di coordinamento nell'insegnamento con l'immagine, congiunta alla parola ed al libro.

L'Istituto possiede un materiale di proiezione straordinariamente ricco. Per darne una idea riportiamo qualche cifra:

*Diapositive.* – Sono oltre 140.000, delle quali la maggior parte ordinate in un migliaio di serie illustranti i più svariati aspetti del mondo, e le più disparate attività umane.

*Pellicole cinematografiche*, rispondenti al duplice criterio ricreativo ed educativo: circa 1.000.000 di metri, dei quali più di 600.000 già in circolazione ad Associazioni di Cultura, Sportive, Militari, Dopolavoro, Case del Soldato, ecc. Abbonamenti a *forfait* per più spettacoli.

*Apparecchi per proiezioni* tanto fisse (diascopiche ed episcopiche) che animate (cinematografia). Sono i più *moderni*, i più *pratici*, i più *semplici*, i più *economici*. Tutti i prezzi (da L. 380 a L. 1600 per apparecchi da proiezione fissa, da L. 1500 a L. 6000 per apparecchi da proiezione animata) esposti dall'Istituto, che è un « Ente Morale », rappresentano il puro rimborso del costo.

Gli interessati richiedano il Catalogo, che verrà spedito gratis.

**Escursione « dalle Croci delle Tofane al Brennero ».**

Dopo l'esito felicissimo del nostro Pellegrinaggio sugli alti campi di battaglia sentiamo il dovere di esprimere la vivissima riconoscenza della Direzione del Touring e dei Soci a tutti coloro che, direttamente o indirettamente, collaborarono al buon successo della manifestazione.

In modo speciale ringraziamo: il Ministero della Guerra e per esso il Capo di Gabinetto Generale di Brigata Gr. Uff. Camillo Grossi, che volle gentilmente accordare la partecipazione all'Escursione di un reparto di Alpini che assicurò ovunque la preziosa sua assistenza con entusiasmo e perfetta disciplina.

S. E. il Gen. di Corpo d'Armata Conte Gr. Uff. Ottavio Zoppi, Ispettore delle Truppe Alpine, che plaudendo all'iniziativa del Touring si fece rappresentare dal Colonnello Cav. Carlo Rossi, Comandante del 4° Reggimento Alpini.

Lo stesso Col. Carlo Rossi, che ben degnamente rievocò alla Forcella di Fontana Negra la luminosa figura del Gen. Cantore illustrandone le meravigliose gesta, e fu la guida preziosa e ideale per tutta la durata del nostro Pellegrinaggio.

Il Comandante della II^a Brigata Alpina di Verona, Generale Comm. Filippo Salvioni, che si fece rappresentare dall'eroico Tenente Alessandro Tandura, Medaglia d'Oro, che seguì la carovana fino a Dobbiaco.

Il Comando del 7° Reggimento Alpini, che inviò il reparto di Alpini che accompagnò gli escursionisti.

Il Comando del 6° Reggimento Alpini, che si fece rappresentare al Brennero dal Ten. Angelo Massimino ed a Bolzano, al Monumento della Vittoria, dal Ten. Dogliani e da un reparto di Alpini, rendendo con tali rappresentanze ancor più significative le cerimonie che si svolsero in quella località.

I Signori Podestà di Cortina d'Ampezzo, di Auronzo, di Dobbiaco, del Brennero, i quali tutti personalmente vollero portare l'entusiastico saluto delle rispettive città agli escursionisti.

Le Sezioni del Club Alpino Italiano di Cortina, Auronzo, e Brunico, che a mezzo dei loro rappresentanti tributarono calorose accoglienze agli escursionisti e li ospitarono con molta cordialità nei Rifugi Cantore, Principe Umberto, Tre Cime di Lavaredo.

Particolari ringraziamenti vanno dovuti al Comm. Sperti, Vice Presidente della Sezione di Cortina del C. A. I., che volle gentilmente accompagnare la carovana lungo la prima parte del percorso; al Signor Claudio Bombassei, Vice Presidente della Sezione di Auronzo, che provvide molto gentilmente a tutto il necessario perchè venisse celebrata la Messa nella Chiesetta della Madonna della Croda e procurò i mazzi di stelle alpine, che vennero poi distribuiti agli escursionisti.

Ringraziamo pure: I Consoli del Touring Club Italiano di tutte le città e paesi visitati e particolarmente i Consoli di Cortina, di Brunico, del Brennero, di Bolzano che, come sempre, pronti a rispondere entusiasticamente agli appelli del Touring, si misero a completa disposizione della Direzione della carovana assicurandole la loro preziosa collaborazione.

I fedeli amici del Touring Comm. Prof. Ettore Mascheroni, Avv. Angelo Massimini, Rag. Umberto Gavirati, Nob. Carlo Morani, che provvidero alla sistemazione dei pernottamenti e furono di grande aiuto per l'organizzazione della marcia in montagna. Il Signor Giovanni Pollastri per l'ottima organizzazione dei servizi logistici dei Rifugi Cantore e Tre Cime.

La Società S. A. D. per il perfetto servizio automobilistico assicurato alla carovana con otto grandi vetture da turismo.

Infine riteniamo meritevole di vivo elogio il nostro giovane Direttore, Rag. Ferrante Fantoni-Modena, per l'entusiasmo che sorresse l'opera sua e per lo spirito di abnegazione di cui diè prova, doti che gli hanno valso la simpatia e la fiducia dei Soci partecipanti alle escursioni da lui dirette.

**31 Dicembre 1928.**

Alle ore 18 del 31 dicembre si chiude il 5° *Concorso a Premi fra i presentatori di Soci Vitalizi.*

Ricordiamo che i concorrenti devono mandare *in duplice copia*, entro tale termine, l'elenco dei Vitalizi da loro presentati nel periodo dal 1° gennaio al 1 dicembre (possibilmente richiamando la data) con chiara indicazione di nome ed indirizzo, nonchè dei tipi di premio ai qu li intendono concorrere. L'iscrizione al Concorso *non viene fatta d'ufficio dal T. C. I.*

TOURING
S.A. LUBRIFICANTI
E. FOLTZER
GENOVA
OIL
"TOURING OIL"
Il Lubrificante di Garanzia

# NOTIZIE ED ECHI

## AUTOMOBILISMO

**Le nuove convenzioni automobilistiche internazionali.**

E' stato pubblicato sulla *Gazzetta Ufficiale* del 9 agosto scorso il R. Decreto 6 gennaio 1928, N. 1622, che dà esecuzione per l'Italia alla convenzione stipulata a Parigi il 24 aprile 1926. Il Decreto entrerà in vigore un anno dopo il deposito delle ratifiche della Convenzione presso il Governo francese.

Il Decreto comprende una Convenzione internazionale relativa alla circolazione automobilistica e una Convenzione internazionale relativa alla circolazione stradale in genere. Esse corrispondono alla Convenzione internazionale di Parigi del 1909, che ha regolato fino ad oggi la circolazione automobilistica internazionale e per molta parte non fanno che confermarne le disposizioni.

Vi sono però, specialmente nella Convenzione sulla circolazione automobilistica, alcune innovazioni di grande interesse per gli automobilisti.

L'articolo 3 stabilisce le condizioni a cui un'automobile deve rispondere per essere ammessa alla circolazione internazionale:

Ogni automobile per essere ammessa internazionalmente a circolare sulla pubblica via deve, o essere stata riconosciuta atta ad essere messa in circolazione dopo un esame dinnanzi alle Autorità competenti, o davanti ad una Associazione a ciò abilitata, oppure essere conforme a un tipo accettato nel medesimo modo. In ogni caso deve rispondere alle seguenti condizioni:

I. – L'automobile deve essere fornita dei dispositivi seguenti:

*a*) un robusto apparecchio di direzione, che permetta di effettuare facilmente e sicuramente le svolte;

*b*) due sistemi di freni indipendenti l'uno dall'altro; oppure un sistema azionato da due comandi indipendenti uno dall'altro e di cui una parte possa agire anche se l'altra viene a mancare; in ogni caso sia l'uno che l'altro sistema sufficientemente efficaci e di azione rapida;

*c*) se il peso dell'automobile a vuoto supera 350 Kg., un dispositivo tale che si possa imprimere dal posto del conduttore un movimento di rinculo a mezzo del motore;

*d*) se il peso totale dell'automobile, formato dal peso a vuoto e dal carico massimo dichiarato ammissibile nel collaudo, supera i 3500 Kg., un dispositivo speciale che possa impedire in ogni circostanza la deriva indietro, nonchè uno specchio retrovisivo.

Gli organi di manovra devono essere raggruppati in maniera che il conduttore possa azionarli in modo sicuro, senza cessare di sorvegliare la strada.

Gli apparecchi devono essere di funzionamento sicuro e disposti in modo da evitare nella misura del possibile ogni pericolo di incendio o di esplosione, da non costituire nessun altro genere di pericolo per la circolazione e da non spaventare, nè disturbare seriamente col rumore, col fumo o con l'odore. L'automobile deve essere munita di uno scappamento silenzioso.

Le ruote dei veicoli automobili e dei loro rimorchi devono essere muniti di fasce in caucciù o di qualsiasi altro sistema equivalente riguardo all'elasticità.

L'estremità delle assali non deve sporgere sul resto del contorno esterno del veicolo.

II. – L'automobile deve portare:

1° davanti e dietro, scritto su una targa o sul veicolo stesso, il segno di immatricolazione che gli sarà stato attribuito dalle Autorità competenti. Il segno di immatricolazione posto posteriormente, come pure il segno distintivo di nazionalità, devono essere illuminati quando cessano di essere visibili alla luce del giorno.

Nel caso di un veicolo seguito da un rimorchio, il segno di immatricolazione e il segno distintivo di nazionalità devono essere ripetuti nella parte posteriore del rimorchio e la prescrizione relativa all'illuminazione di questi segni si applica anche al rimorchio;

2° in un luogo praticamente accessibile e in caratteri facilmente leggibili, le indicazioni seguenti:
- indicazione del costruttore dello châssis;
- numero di fabbricazione dello châssis;
- numero di fabbricazione del motore.

III. – Ogni automobile deve essere munita di apparecchio di avvertimento sonoro, di una potenza sufficiente.

IV. – Ogni automobile che circola isolatamente dopo l'imbrunire e durante la notte deve essere munita anteriormente di almeno due luci bianche, una posta a destra e l'altra a sinistra e posteriormente di una luce rossa. Tuttavia per le motociclette non accompagnate da side-car il numero delle luci poste anteriormente può essere ridotto a una.

V. – Ogni automobile deve ugualmente essere fornita di uno o più dispositivi che possano illuminare efficacemente la strada davanti per una distanza sufficiente, a meno che le luci bianche prescritte sopra non rispondano a queste condizioni. Se il veicolo è in grado di marciare ad una velocità superiore ai 30 Km., la predetta distanza non deve essere inferiore a 100 m.

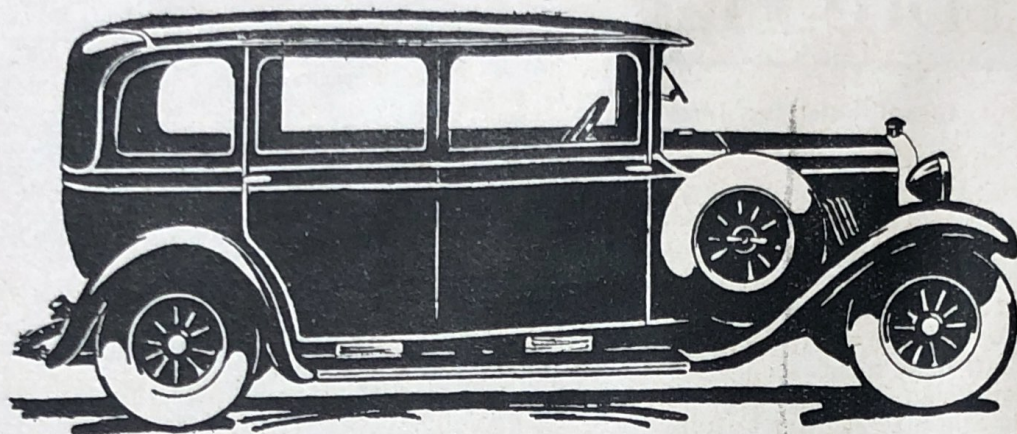
VI. – Gli apparecchi di illuminazione che possono abbagliare devono essere costruiti in modo da permettere la soppressione della luce abbagliante quando si incontrano altri utenti della strada e in ogni circostanza in cui questa soppressione possa essere utile. La soppressione della luce abbagliante deve tuttavia lasciare sussistere una potenza luminosa sufficiente per illuminare efficacemente la carreggiata fino alla distanza di almeno 25 m.

VII. – Le automobili seguite da un rimorchio sono soggette alle stesse regole che si applicano alle automobili isolate, per quanto riguarda l'illuminazione nella parte anteriore; la luce rossa posteriore è riportata posteriormente al rimorchio.

VIII. – Per quanto riguarda la limitazione relativa al peso e alla sagoma, le automobili e i rimorchi devono soddisfare ai regolamenti generali dei Paesi nei quali circolano.

Notevole è la disposizione che stabilisce che ogni automobile porti, in luogo facilmente visibile, l'indicazione del costruttore dello châssis, del numero di fabbrica dello stesso e del numero di fabbricazione del motore.

L'articolo 4 istituisce un nuovo *certificato internazionale di via* per le automobili, mentre l'articolo 7 istituisce un *permesso internazionale di guida*, che comprova che il conducente ha conseguito nel proprio Paese una patente di abilitazione a condurre autoveicoli.

Secondo la Convenzione di Parigi del 1909 quando un automobilista intendeva recarsi all'Estero, doveva munirsi di un certificato internazionale di via che serviva a identificare sia la macchina, sia il conducente. Ora invece sono stati istituiti due certificati indipendenti: ciò permetterà al titolare del permesso internazionale di guida di condurre negli Stati esteri qualsiasi veicolo della categoria per

cui il permesso è valido (categoria *A*, automobili fino al peso di 3500 Kg.; categoria *B*, del peso superiore a 3500 Kg.; categoria *C*, motociclette con o senza side-car).

Questa innovazione sarà molto utile per gli stranieri che si recano in Italia per acquistarvi una macchina e con essa circolare in Europa. Essi potranno cioè condurre una macchina italiana col certificato internazionale di guida, che viene loro rilasciato dalle Autorità dello Stato al quale appartengono.

La Convenzione ha poi stabilito il modello dei nuovi *cartelli di pericolo* da porsi sulle strade. I cartelli sono 6, di forma triangolare. Il Touring ne ha già in distribuzione e andrà via via sostituendoli sulle strade italiane ai cartelli rettangolari esistenti.

Un'altra modificazione alle disposizioni della Convenzione del 1909 è quella che stabilisce che i segni della targa di immatricolazione siano riprodotti nella parte anteriore dell'autoveicolo sia con altra targa, sia direttamente sul veicolo stesso, mentre finora era facoltativo.

La Convenzione è stata firmata dai seguenti Stati (le lettere fra parentesi sono quelle regolamentari della targa internazionale):

Austria (A)
Belgio (B)
Brasile (BR)
Bulgaria (BG)
Cecoslovacchia (CS)
Cuba (C)
Danimarca (DK)
Danzica (DA)
Egitto (ET)
Estonia (EW)
Finlandia (SF)
Francia, con Algeria, Marocco, Tunisia e Indie Francesi (F)
Germania (D)
(Territorio della Saar, SA)
Gran Bretagna e Irlanda del Nord (GB)
(Isola di Aurigny GBA, Gibilterra GBZ, Indie Britanniche BI, Guernesey GBG, Jersey GBJ, Malta GBY)
Guatemala (G)
Grecia (GR)
Irlanda, Stato Libero (SE)
Italia (I)
Lettonia (LR)
Lituania (LT)
Lussemburgo (L)
Marocco (F)
Messico (MEX)
Monaco (MC)
Norvegia (N)
Paesi Bassi (NL)
Indie Olandesi (NI)
Persia (PR)
Perù (PE)
Polonia (PL)
Portogallo (P)
Romania (R)
Regno dei Serbi-Croati-Sloveni (SHS)
Siam (SM)
Spagna (E)
Svizzera (CH)
Tunisia (F)
Turchia (TR)
Ungheria (H)
Unione delle Repubbliche Socialiste Sovietiche (SO)
Uruguay (U)

Nella seconda Convenzione, relativa alla circolazione stradale in genere, vi sono pure importanti innovazioni. Ad esempio l'articolo 3 contiene una norma anche per i pedoni: «senza pregiudicare la misura di precauzione che essi devono prendere prima di inoltrarsi sulla parte di strada pubblica destinata ai veicoli e agli animali, i pedoni devono scostarsi per lasciar passare i veicoli, compresi i cicli, nonchè gli animali da tiro, da soma o da sella».

L'articolo 4 stabilisce che nello stesso Stato il senso della circolazione deve essere uniforme su tutte le vie aperte alla circolazione pubblica. Ciò è ormai da tempo un fatto compiuto in Italia, dopo l'adozione della mano destra.

L'articolo 6 prescrive che nelle biforcazioni e nei crocicchi il conduttore è tenuto a cedere il passaggio a chi viene da destra, se il senso della circolazione è a destra, o da sinistra, se il senso della circolazione prescritta dai regolamenti è a sinistra. L'articolo stesso lascia però libertà alle Autorità competenti di emanare prescrizioni differenti.

Questa Convenzione è stata sottoscritta dai seguenti Stati:

Austria, Belgio, Cuba, Danzica, Egitto, Francia, Guatemala, Italia, Lussemburgo, Marocco, Messico, Monaco, Perù, Portogallo, Polonia, Regno dei Serbi-Croati-Sloveni, Romania, Spagna, Svizzera, Tunisia, Ungheria, Uruguay.

### L'assicurazione obbligatoria per gli automobilisti.

Una inchiesta promossa dal Ministro dei Trasporti in Germania presso i varî Governi dell'Impero, ha rivelato che a Berlino e nel Baden i proprietari di taxis hanno l'obbligo di essere assicurati. Va notato a tal proposito che questo obbligo viene imposto, negli Stati Uniti, solo nello Stato del Massachussetts, mentre in Danimarca e in Svizzera l'obbligo viene esteso anche ai privati possessori di autoveicoli

### I certificati d'origine alle automobili estere.

Il Ministero delle Finanze, in seguito alla discussione provocata da una Casa importatrice e in adesione al parere manifestato dal R. A. C. I., ha disposto che per gli autoveicoli esteri, i cui certificati d'origine siano stati rilasciati dalle Camere di Commercio italiane all'estero, si possa far luogo alla concessione dell'esonero temporaneo delle tasse di circolazione, anche quando la firma dei funzionari della Camera di Commercio non risulti vidimata dal Console d'Italia.

La necessità del visto consolare permane invece per i certificati d'origine rilasciati da fabbricanti stranieri che risiedono in località ove non esiste una Camera di Commercio italiana.

Con la disposizione di cui sopra, la documentazione per ottenere l'esonero temporaneo dei due trimestri di tasse di circolazione per gli autoveicoli esteri nuovi di fabbrica, viene ad essere identica a quella prevista dalle norme doganali per l'applicazione di dati convenzionali.

### Autoveicoli in servizio pubblico che caricano un numero di persone superiore a quello prescritto.

Un inconveniente che spessissimo si ha occasione di notare: le macchine addette a servizio di trasporto pubblico su linee automobilistiche rurali, dànno un valore di monito puramente platonico alla targa di collaudo indicante il numero massimo di persone trasportabili sulla macchina. I passeggeri stessi non ne esigono l'osservanza o spesso incitano alla inosservanza; i conducenti (per lo più proprietari della macchina o cointeressati all'azienda) caricano quante più persone è possibile, fidando sulla perfetta conoscenza che il più delle volte hanno della strada e dei luoghi, ma mettendo la macchina in condizione di minore azionabilità in caso di pericolo.

Nel caso in cui si verifichi un sinistro, imputabile non solo a cause accidentali, ma anche

al carico di un numero di persone superiore a quello prescritto, il Tribunale di Firenze in causa Alterini e Menicalli, ha recentemente ritenuto responsabile civilmente e penalmente il guidatore e l'impresa proprietaria dell'autoveicolo. Speriamo che il monito giovi.

**Il V Congresso mondiale dell'automobile.**

I giornali quotidiani hanno diffusamente riferito la cronaca di questo importante convegno svoltosi a Roma dal 25 al 29 settembre u. s. Importanti furono i temi all'ordine del giorno, numerosi e valenti gli oratori. Tuttavia nessuna novità tecnica è emersa dalle varie comunicazioni, anche da quelle, pure interessantissime, del Dott. Bergius, del Prof. M. G. Levi e di altri valorosi rappresentanti dell'attività automobilistica e scientifica mondiale.

Degno di speciale attenzione da parte dei Paesi privi o poveri di petrolio è lo studio di Jean Bing sui rapporti fra l'industria automobilistica e quella della carbonizzazione del litantrace. Per fabbricare un'automobile occorrono in media 3 tonn. di antracite, dalle quali si hanno 2 tonn. di coke, 1000 mc. di gas illuminante, 150 kg. di catrame e 30 kg. di benzolo. Ora, il gas potrebbe servire per le prove al banco e la messa a punto del motore, il benzolo per la marcia dell'automobile, il catrame per la manutenzione stradale, ed il coke infine darebbe ottimi risultati se impiegato negli autogassogeni. L'integrale utilizzazione dei prodotti della carbonizzazione del litantrace permetterebbe dunque un grande risparmio di benzina.

Interessanti anche i rapporti della Compagnia Generale degli Omnibus di Londra e dell'Automobil Club di Svezia sui combustibili da motore e loro economia. Risulta da essi il progressivo impiego di combustibili sempre più densi ed a punto di ebollizione più elevato, più convenienti dal lato economico. Sono notevoli anche i risultati che la pratica esperienza e gli studi fatti in appositi laboratorî hanno dato circa le condizioni più economiche di esercizio dei motori, nonchè le ottime prove fatte da miscele alcool-benzina, alcool-benzolo-etere, alcool-benzolo-petrolio, in determinate proporzioni.

Giuste le osservazioni ed i desiderata circa un maggior impiego degli automezzi da parte di Governi ed Amministrazioni pubbliche: ad esso però corrisponderebbe tuttora, per l'Italia, un ingente aumento nella importazione del carburante!

Oltre alle questioni stradali ed a quelle commerciali concernenti l'organizzazione per la vendita, rateale o no, degli autoveicoli, va infine notato il nuovo orientamento tecnico-economico, che tende a creare non più una sterile concorrenza, ma un'utile collaborazione fra le ferrovie e le automobili per ciò che riguarda il trasporto delle merci.

In complesso il Congresso ha dato quindi luogo ad un utile scambio di idee, ed ha gettato le basi per una prossima soluzione di problemi importanti e svariati. *s. d. c.*

# TURISMO

**Dove si può passare la frontiera.**

Il Capo del Governo, con Decreto 30 giugno 1928 (*Gazzetta Ufficiale*, N. 901, 16 agosto 1928), determinava i seguenti valichi di frontiera, attraverso i quali è consentito il passaggio alle persone munite di *passaporto*:

CONFINE ITALO-FRANCESE.

*Valichi stradali*: Ponte S. Ludovico; Ponte S. Luigi; Valico di Piena; Valico di S. Dalmazzo di Tenda; Valico di S. Grato; Vallone della Madonna delle Finestre; Valico di Ciriegia; Vallone del Rio di Millefuons; Vallone del Torrente Mollières; Vallone di Ciastiglione o di Planet; Colle della Maddalena; Colle di Sautron o Citrone; Colle dell'Agnello; Colle delle Traversette; Colle del Monginevro; Colle del Fréjus; Colle del Moncenisio; Colle del Piccolo S. Bernardo.

*Valichi ferroviari*: Ventimiglia; Piena; S. Dalmazzo di Tenda; Bardonecchia.

CONFINE ITALO-SVIZZERO.

*Valichi stradali*: Colle del Gr. S. Bernardo, Valico di Paglino (Sempione); Ponte della Ribellasca; Valico di Piaggio Valmara; Valico di Zenna; Valico di Palone; Valico di Fornasette; Valico di Cremenaga; Ponte Tresa; Valico Termine di Porto Ceresio; Valico di Gaggiolo; Ponte Chiasso; Bocca di Orimento; Valico di Valmara; Passo dello Spluga; Valico di Villa di Chiavenna; Valico di Piattamala; Passo di Foscagno; Ponte del Gallo; Giogo di S. Maria o di Bormio; Passo di Tubre.

*Valichi ferroviari*: Domodossola; Iselle; Ponte della Ribellasca; Luino; Maccagno; Pino-Tronzano; Valmorea; Como S. Giovanni; Chiasso; Tirano.

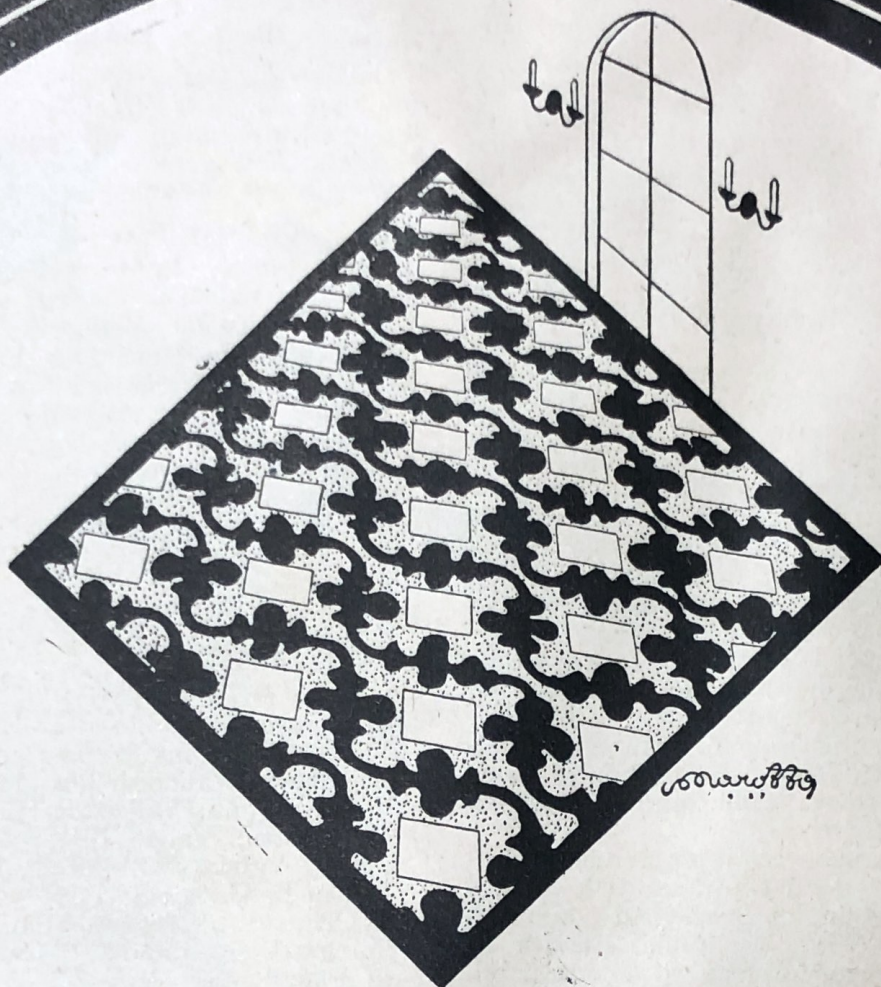
*Valichi lacuali*: Piaggio Valmara; Cannobio; Zenna; Ponte Tresa; Porto Ceresio; S. Margherita; Porlezza; Oria.

CONFINE ITALO-AUSTRIACO.

*Valichi stradali*: Passo di Resia; Passo del Brennero; Valico di Prato alla Drava; Valico di Coccau.

*Valichi ferroviari*: Brennero; S. Candido; Tarvisio.

CONFINE ITALO-JUGOSLAVO.

*Valichi stradali*: Valico di Fusine Laghi; Passo Moistrocca; Passo di Piedicolle; Valico di Podiplescia; Valico di Bresenza; Valico di Cotedarsizza; Valico di Caccia; Valico di Giussici; Valico di Mattuglie; Valico di S. Nicolò; Valico S. Giovanni; Ponte di Sussak; Valico di Dicolo; Valico di Boccagnazzo; Valico di Murvizza; Valico di Babindub; Valico di S. Elena.

*Valichi ferroviari*: Fusine Laghi; Piedicolle; Postumia; Fiume.

Per le persone munite di *tessera di frontiera* vi sono altri numerosi passaggi, indicati nello stesso Decreto; gli Uffici della Questura e l'Ufficio Informazioni del Touring ne forniscono a richiesta l'elenco.

**Regime dei passaporti per il Belgio.**

L'*Alliance Internationale de Tourisme* di Bruxelles ci comunica le disposizioni emanate dall'Autorità belga nei riguardi del regime dei passaporti.

Stralciamo, per uso dei nostri lettori, quelle che interessano gli italiani, i quali intendono recarsi nel Belgio. Essi debbono essere muniti del passaporto nazionale non scaduto. Non si richiede il *visto* dei rappresentanti del Belgio all'Estero. Gli italiani muniti di un libretto di immatricolazione della Marina Mercantile italiana, sono dispensati dall'obbligo di presentare il passaporto richiesto per viaggiare nel Belgio.

Gli stranieri sprovvisti del passaporto o delle carte di identità richieste, vengono respinti; in caso di difficoltà, di urgenza o di contestazione, viene avvertito il posto di gendarmeria della Dogana. I lascia-passare per viaggio semplice e i passaporti valevoli per il solo ingresso nel territorio nazionale belga vengono ritirati alla frontiera, all'atto dell'entrata in detto territorio; inoltre gli agenti di Dogana ritirano le carte di identità belghe appartenenti a stranieri che dichiarino di non voler più fare ritorno nel Belgio. Vengono, naturalmente, ritenuti non validi i documenti deteriorati, quelli che non consentono una esatta identificazione della persona, o quelli recanti fotografie di dubbia autenticità.

# FERROVIE

**Biglietti di andata-ritorno in servizio diretto internazionale.**

Una gran parte del pubblico che viaggia ignora che per molti servizi diretti internazionali sono in distribuzione biglietti di andata-ritorno che offrono una sensibile riduzione di prezzo, specie sui percorsi esteri. Così è nel caso del servizio italo-inglese via Calais e via Dunkerque, del servizio italo-belga-olando-inglese, del servizio italo-francese via Modane e via Ventimiglia, del servizio italo-francese via Svizzera. Sappiamo che le nostre stazioni interessate sono state invitate ad esporre dalla parte esterna dello sportello delle biglietterie i prezzi dei biglietti in servizio internazionale, in modo che i viaggiatori siano resi edotti delle riduzioni che tali biglietti di andata-ritorno offrono in confronto di quelli di corsa semplice.

**Locomotive a vapore ad alta pressione.**

L'uso di vapore ad alta pressione — scrive la *Rivista delle Comunicazioni Ferroviarie* — che costituisce da qualche tempo una questione di grande attualità ed interesse nel mondo industriale, non si limita agli impianti fissi, ma si estende anche alle locomotive.

Si tratta per ora soltanto di esperimenti che però meritano di essere conosciuti sia per gli ingegnosi dispositivi escogitati, sia per i risultati economici già raggiunti nelle prove. Ci riferiamo precisamente a due tipi: uno dell'Henschel, destinato al rimorchio dei treni rapidi delle ferrovie dello Stato tedesco; l'altro costituito dalle Officine Winterthur e in esperimento sulle Ferrovie Federali Svizzere. Nella macchina tedesca la caldaia funziona nel modo seguente. La parete del focolare è formata da tubi in cui viene prodotto il vapore alla pressione di 80 a 90 atmosfere; vapore che circola entro serpentini posti nel collettore superiore della caldaia, cede il suo calore di vaporizzazione all'acqua del collettore, ritornando sotto forma di acqua nella parte inferiore dei tubi del focolare per ricominciare lo stesso ciclo. Nel collettore superiore viene così prodotto vapore a 60 atmosfere, il quale va al cilindro ad alta pressione; mentre nel cilindro a bassa arriva il vapore a 14 atmosfere prodotto dal corpo cilindrico propriamente detto, dopo essersi mescolato con il vapore di scarico del cilindro ad alta pressione.

Non entriamo in maggiori particolari costruttivi e di funzionamento di questa locomotiva; ci limitiamo ad accennare ai risultati delle prove: economia del 30 per cento per l'acqua e 36,5 per il carbone; ma constatazione di alcuni difetti che si ritiene con fondamento di poter eliminare.

Molto diversa, nella concezione d'insieme, è la locomotiva Winterthur, in cui la caldaia lavora a 60 atmosfere. Le ruote motrici sono azionate, con l'intermediario di un albero ad ingranaggi, da un sistema di tre cilindri ad alta velocità non compound.

Le prove della macchina svizzera hanno dato risultati anche più incoraggianti di quelli offerti dalla tedesca: vale a dire economia dal 30 al 40 per cento per il consumo di carbone e dal 7 al 55 per cento per il consumo dell'acqua.

L'importanza di queste cifre è dovuta al fatto che il loro ordine di grandezza corrisponde a quello delle economie realizzate con le locomotive a turbina e con motori Diesel. Si tratta però di dati che vanno integrati con quelli relativi alla manutenzione se si vuole completare un quadro di raffronto conclusivo.

**Servizi diretti con l'Inghilterra.**

Abbiamo altra volta parlato su questa rivista della forte rivalità esistente tra le varie compagnie ferroviarie inglesi, rivalità che trova le sue manifestazioni anche nelle relazioni con il continente. Così abbiamo detto come da tempo la Southern Railway abbia quasi completamente monopolizzato il traffico viaggiatori fra l'Inghilterra e il continente,

come due anni fa la London Midland and Scottish Railway abbia creato, in concorrenza, per la via Dunkerque-Tilburg, un nuovo servizio diretto. A parare questa mossa, la Southern Railway si alleò con la Compagnia North and Eastern Railway, per potere così anch'essa avere relazioni dirette fra il centro e il nord dell'Inghilterra da una parte e il continente dall'altra. Ora sappiamo che di recente le due tariffe dirette con l'Italia e con altri Stati del continente, sono state fuse in una sola, con il consenso, beninteso, dei rappresentanti delle compagnie inglesi rivali. Naturalmente vengono mantenute le relazioni già esistenti per diverse vie ed istradamenti, ma il servizio diretto è unico. Potrà da questo nuovo servizio, diremo comune, nascere una intesa tra le varie compagnie inglesi? Staremo a vedere.

Come già si disse altra volta, l'Italia non ha interesse a favorire l'una anzichè l'altra via con l'Inghilterra; in condizione un po' diversa si trovano invece le amministrazioni continentali esercenti le linee al nord dell'Italia, potendo appunto essere interessate per ragion di percorso più all'uno che all'altro istradamento.

**Riduzioni per le merci non accettate ad una esposizione o ad un concorso che ritornano al mittente.**

La *Rivista delle Comunicazioni ferroviarie* pubblica una notizia, che può tornare utile a vari dei nostri lettori interessati nel caso di spedizione di ritorno delle merci non accettate ad una esposizione o ad un concorso prima della chiusura della manifestazione. Dice la rivista che, verificandosi che della merce componente un dato trasporto solo una parte venga accettata all'esposizione e si voglia rispedire al luogo d'origine la parte non accettata, senza attendere che la manifestazione abbia avuto termine, l'applicazione delle riduzioni previste dalla concessione speciale I è subordinata alle seguenti condizioni: come mittente della spedizione deve figurare il Comitato dell'esposizione; sulla richiesta di riduzione deve essere indicato che trattasi di merce non ammessa all'esposizione; sulla lettera di vettura deve inoltre essere annotato di quale spedizione in origine la merce faceva parte; lo speditore deve esibire il bollettino di consegna della spedizione di andata.

**Il carbone polverizzato per le locomotive.**

In Germania, come già in America, si sta ora esperimentando l'uso del carbone polverizzato per la trazione ferroviaria. A tal proposito la *Rivista delle Comunicazioni Ferroviarie* ricorda ed illustra le prove che si svolsero tempo fa in Italia con apparecchiature dello stesso tipo di quelle ora esperimentate dai tedeschi. Anche nell'esperimento italiano, infatti, il carbone, minutamente polverizzato, veniva immesso nel forno dal tender, dopo essere stato carburato: mescolato, cioè, con una adeguata quantità di aria sospinta da un ventilatore.

Benchè la miscela ardesse completamente e con alto rendimento, non fu possibile tuttavia estendere il nuovo sistema di combustione al servizio corrente, per una serie di difficoltà costruttive e di esercizio. Non si può dire tuttavia che anche in Germania il nuovo sistema sia uscito ancora dallo stadio sperimentale e che ne sia stata valutata la reale portata economica.

**L'andamento delle ferrovie europee.**

L'*Agenzia di Roma* pubblica alcuni rilievi comparativi sui risultati della gestione ferroviaria nei varî paesi per l'intero anno 1927. Risulta da essi che il lamentato rallentamento nello sviluppo dei traffici ferroviarî italiani constatato l'anno scorso è stato un fenomeno quasi generale di ogni paese d'Europa, ed è stato anzi superato per intensità in molti paesi. Il bilancio finanziario delle Ferrovie italiane si è chiuso nel 1927 con un beneficio netto di 156 milioni di lire, contro 378 milioni di beneficio nel 1926. Il traffico delle merci ha dato un minor reddito di 36 milioni, ma il traffico viaggiatori è aumentato del 3 e mezzo per cento. Le condizioni della gestione ferroviaria italiana appaiono pertanto più buone.

Negli altri Paesi si hanno questi risultati: in Germania il traffico merci è aumentato del 18 per cento, ma quello viaggiatori solo del 4 per cento, in Inghilterra il movimento complessivo ferroviario ha segnato un aumento di appena il 2 e mezzo per cento; in Austria il traffico dei viaggiatori è aumentato del 3 e mezzo per cento e quello delle merci del 12 per cento; in Francia l'esercizio ferroviario si è chiuso con un *deficit* di 14 milioni di franchi, mentre nel 1926 si era saldato con un attivo di 553 milioni di franchi; in Ungheria il reddito ferroviario è diminuito del 26,64 per cento, rispetto all'anno precedente; in Olanda si è registrato un lieve aumento nel traffico delle merci (75.153.000 fiorini contro 74.835.000 nel 1926), ma una più notevole diminuzione nel traffico viaggiatori (75.754.000 fiorini, contro 76.489.000 nel 1926); in Romania si ha un *deficit* complessivo di un miliardo di *lei*. In Svizzera i proventi del traffico ferroviario complessivo sono diminuiti del 2,50 %.

**Miglioramento delle comunicazioni tra il Portogallo e l'Italia.**

Si ritiene che le ferrovie portoghesi avanzeranno proposta per un miglioramento delle comunicazioni con l'Italia. Le comunicazioni fra la Spagna e l'Italia sono già state da qualche tempo migliorate: attualmente circola una vettura tra Cerbère (frontiera ispano-francese) e Genova, per la via di Marsiglia e Ventimiglia. Non sappiamo se le coincidenze di treni permetteranno un allacciamento con tale vettura: noi ce lo auguriamo. Vetture dirette fino in Ispagna e nel Portogallo non si possono istituire, perchè lo scartamento delle rotaie colà è maggiore di quello delle altre ferrovie europee (esclusa la Russia): evidentemente non si può trattare che di coincidenze di orari.

# La vita a bordo dei grandi transatlantici della Navigazione Generale Italiana

L'ora del thè a bordo del «Duilio» (in fondo la fontana, opera del Trentacoste)

Sul «Roma» in vista delle coste della Sardegna

# NAVIGAZIONE

### Il tonnellaggio mondiale.

La rivista *La Marina Italiana* di agosto-settembre, riporta dal *Lloyd's Register* interessanti dati statistici sul quantitativo del tonnellaggio esistente nel mondo sino al 30 giugno del corrente anno.

Il totale è di tonnellate lorde 66.954.659, con un aumento di 1.761.749 in confronto a quello del 1927.

La tabella che segue, fornisce, per il 1914 e dal 1919 in poi, le consistenze totali annue al 30 giugno, gli aumenti percentuali, la proporzione dei diversi tipi in base al genere di propulsione ed il tonnellaggio varato al 31 dicembre degli anni contro indicati: sono calcolate le percentuali di aumento, anno per anno, prendendo come base il 1914, il 1921, inizio della crisi, e l'anno precedente a quello considerato.

Nel complesso si rileva che il massimo incremento annuo si è avuto dal 1919 al 1920, che quindi si è avuta una progressiva decrescenza tanto da passare ad un incremento negativo dal 1923 al 1924; dopo di che ha ripreso l'aumento in misura crescente. Se si prende come base l'anno precedente, l'incremento annuo medio a partire dal 1921 è del 1,11 % per il totale del tonnellaggio e dell'1,45 % per il tonnellaggio marino a vapore ed a motore.

Il maggiore aumento dal 1914 si è verificato per gli Stati Uniti (9,3 mil. di tonn.) e per il Giappone (9,4 mil.), ai quali seguono l'Italia (1,919 mil.), l'Olanda (1,337 mil.), la Francia (1,334 mil.), i Dominions (1,118 mil.), la Norvegia (0,997 mil.), il Regno Unito (0,862 mil.), per il quale ultimo si ha l'aumento proporzionale solo del 4,6 %, mentre la percentuale

| Anno | Consistenza totale di tonnellaggio al 30 giugno | Percentuale di aumento sugli anni | | | Percentuale | | | | Tonnellaggio varato al 31 dicembre |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | 1914 | 1921 | Anno preced. | Velieri | Motonavi | Combust. liquido | Pirosc. carbone | |
| 1914 ........ | 49.089.552 | — | — | — | 8,06 | 0,45 | 2,65 | 88,84 | 2.852.753 |
| 1919 ........ | 50.919.273 | 3,7 | — | — | 6,30 | 1,47 | 10,48 | 81,75 | 7.144.549 |
| 1920 ........ | 57.314.065 | 17 | — | 12,56 | 5,94 | 1,67 | 16,33 | 76,06 | 5.861.666 |
| 1921 ........ | 61.974.635 | 26,3 | — | 8,1 | 5,30 | 2,01 | 20,64 | 72,05 | 4.341.679 |
| 1922 ........ | 64.370.786 | 31,1 | 3,86 | 3,8 | 4,9 | 2,39 | 22,47 | 70,24 | 2.467.084 |
| 1923 ........ | 65.166.238 | 32,7 | 5,20 | 1,2 | 4,5 | 2,56 | 24,23 | 68,71 | 1.643.181 |
| 1924 ........ | 64.023.567 | 30,4 | 3,3 | — | 4,1 | 3,08 | 26,78 | 66,04 | 2.247.751 |
| 1925 ........ | 64.641.418 | 31,7 | 4,3 | 0,96 | 3,6 | 4,20 | 27,54 | 64,66 | 2.193.404 |
| 1926 ........ | 64.784.370 | 31,9 | 4,5 | 0,22 | 3,26 | 5,39 | 28,16 | 63,19 | 1.674.977 |
| 1927 ........ | 65.192.910 | 32,7 | 5,1 | 0,63 | 2,95 | 6,55 | 28,35 | 62,15 | 2.285.679 |
| 1928 ........ | 66.954.659 | 36,4 | 8,0 | 2,70 | 2,68 | 8,11 | 28,46 | 60,75 | 1.322.031 (1) |

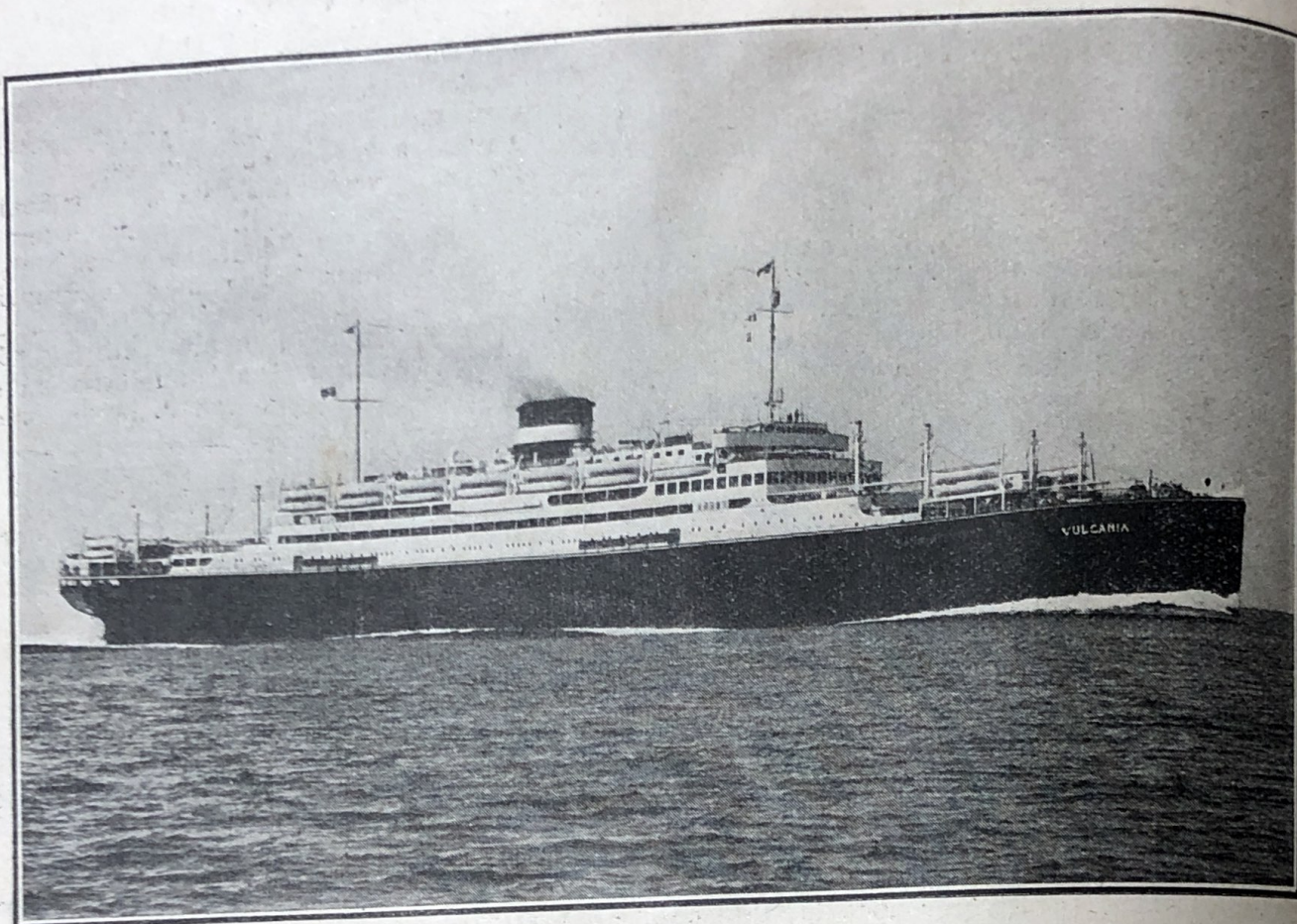
(1) 1° semestre.

*L'incremento navale nelle principali nazioni.* — La tabella riportata più sotto si riferisce invece al tonnellaggio suddiviso fra le principali nazioni marittime in cifre tonde di migliaia di tonnellate. Vi si considerano solo le navi autopropellenti marine, escludendo quindi le navi americane in servizio sui grandi laghi. Tanto in questa che nella precedente tabella, di aumento per le navi di tutti gli altri paesi e del 71 %.

La Germania ha ridotto il suo naviglio di 1.387.000 tonn., però essa si sta ora riprendendo rapidamente tanto che nell'anno in corso ha superato l'Italia facendola indietreggiare dal quarto al quinto posto.

La partecipazione percentuale delle princi-

MIGLIAIA DI TONNELLATE DI STAZZA LORDA DI NAVI AUTOPROPELLENTI MARINE.

| | 1914 | 1919 | 1920 | 1921 | 1922 | 1923 | 1924 | 1925 | 1926 | 1927 | 1928 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Danimarca ............ | 770 | 631 | 719 | 883 | 963 | 938 | 990 | 1.022 | 1.049 | 1.032 | 1.042 |
| Francia ............ | 1.922 | 1.962 | 2.963 | 3.299 | 3.537 | 3.493 | 3.290 | 3.320 | 3.324 | 3.362 | 3.256 |
| Germania ............ | 5.135 | 3.247 | 419 | 654 | 1.786 | 2.510 | 2.872 | 3.006 | 3.062 | 3.320 | 3.738 |
| Giappone ............ | 1.708 | 2.325 | 2.996 | 3.355 | 3.587 | 3.604 | 3.843 | 3.920 | 3.968 | 4.033 | 4.140 |
| Inghilterra, Irlanda ..... | 18.892 | 16.345 | 18.111 | 19.320 | 19.089 | 19.115 | 18.954 | 19.305 | 19.264 | 19.179 | 19.754 |
| » Domini ..... | 1.632 | 1.863 | 2.032 | 2.269 | 2.526 | 2.580 | 2.592 | 2.603 | 2.689 | 2.699 | 2.750 |
| Italia ............ | 1.430 | 1.238 | 2.118 | 2.463 | 2.699 | 2.881 | 2.719 | 2.931 | 3.150 | 3.396 | 3.349 |
| Norvegia ............ | 1.957 | 1.597 | 1.980 | 2.731 | 2.418 | 2.376 | 2.392 | 2.618 | 2.807 | 2.803 | 2.954 |
| Olanda ............ | 1.472 | 1.574 | 1.773 | 2.208 | 2.617 | 2.607 | 2.542 | 2.588 | 2.553 | 2.645 | 2.809 |
| Spagna ............ | 884 | 709 | 937 | 1.112 | 1.215 | 1.199 | 1.188 | 1.143 | 1.426 | 1.136 | 1.138 |
| Stati Uniti. ............ | 2.027 | 9.773 | 12.406 | 13.511 | 13.577 | 13.426 | 12.431 | 11.932 | 11.392 | 11.171 | 11.154 |
| Svezia ............ | 1.015 | 917 | 996 | 1.086 | 1.040 | 1.136 | 1.191 | 1.254 | 1.295 | 1.329 | 1.412 |
| Altri paesi ............ | 4.300 | 3.556 | 4.334 | 4.148 | 4.133 | 4.314 | 4.235 | 4.463 | 4.646 | 4.729 | 5.209 |
| Totale.... | 43.144 | 45.737 | 51.784 | 56.684 | 59.187 | 60.139 | 59.239 | 60.105 | 60.325 | 60.834 | 62.705 |
| Aumento percentuale sul 1914 ............ | — | 6 | 20,2 | 31,4 | 37,2 | 39,4 | 37,3 | 39,3 | 39,8 | 41 | 45,3 |
| Incremento annuo ...... | — | — | 14,2 | 11,2 | 5,8 | 2,2 | -2,1 | 2,0 | 0,5 | 1,2 | 4,3 |
| Aumento percentuale sul 1921 ............ | — | — | — | — | 4,4 | 6,1 | 4,5 | 6 | 6,4 | 7,3 | 10,62 |
| Incremento annuo...... | — | — | — | — | 4,4 | 1,7 | — | 1,5 | 0,4 | 0,9 | 3,3 |
| Aumento percentuale sull'anno precedente ..... | — | — | — | — | 4,4 | 1,6 | -1,6<br>-1,5 | 1,4 | 0,36 | 0,84 | 3,1 |

pali bandiere sul totale del tonnellaggio mondiale è così confrontabile, nell'anteguerra e nel momento attuale:

| | 1914 | 1928 |
|---|---|---|
| Regno Unito | 41,6 | 30,8 |
| Stati Uniti | 19,4 | 21 |
| Giappone | 3,8 | 6,4 |
| Germania | 11,3 | 5,7 |
| Italia | 3,1 | 5,1 |
| Francia | 4,2 | 5 0 |
| Norvegia | 4,3 | 4,5 |
| Olanda | 3,2 | 4,3 |

*Naviglio a vela.* — Il naviglio a vela, contrariamente a quello che si è verificato per il naviglio autopropellente, accusa dal 1914 una riduzione di 2180 milioni di tonnellate, rappresentando soltanto il 2,7 % del totale. Si consideri che il tonnellaggio velico del 1894 era di 9.150.000 tonnellate s. l. contro 16.066.000 tonnellate di navi a vapore e che da allora il primo è disceso di 7.350.000 tonnellate, arrivando alla quota attuale di 1.795.246, mentre il naviglio a vapore è salito di oltre 49.000.000 di tonnellate.

Un considerevole incremento si è avuto negli ultimi anni per quel che riguarda piroscafi e motonavi da 4000 e più tonnellate. Nel 1914 si avevano 3608 unità del genere, ed ora sono 6165, di cui 457 raggiungono e superano le 10.000 tonnellate, incluse 51 di 20.000 tonnellate ed oltre. Di queste 457 unità, se ne hanno 232 che battono bandiera inglese.

Per quel che riguarda l'età, si hanno 3159 bastimenti a vapore ed a motore di meno di 5 anni, con una proporzione del 15 %. Del tonnellaggio armato in Gran Bretagna e Irlanda, il 22,7 % ha meno di cinque anni. Questa proporzione è superata solo dalla Norvegia, che conta il 23,6 % di navi giovani. Seguono la Germania (21,7 %), l'Olanda (19,2 %), la Danimarca (19,1 %), l'Italia (16 %), la Svezia (14,7 %), la Francia (9 %), il Giappone (7,4 %), la Spagna (6,9 %), gli Stati Uniti (3 %), la Grecia (1,1 %).

*Motonavi e turbonavi.* — Dalla prima tabella che abbiamo riportato, si rileva il notevole sviluppo assunto dalle motonavi, le quali contano 2933 unità per 5.432.302 tonnellate in confronto a 220.000 del 1914. Anche le turbine hanno avuto un forte aumento da 703.000 tonnellate a 9.682.063 tonnellate per 1418 unità. In un solo anno l'aumento delle motonavi è stato di 1.161.000 tonnellate; quello delle turbonavi di 453.000 tonnellate e quelli dei piroscafi a macchine alternative di 280.000 tonnellate. Il progresso più notevole è dunque raggiunto dai motori a combustione interna, in ragione del 61,3 %.

In proporzione ai piroscafi, le motonavi rappresentano il 9,1 %. La maggior partecipazione si ha in Danimarca (37,9 %), Svezia (34,83 %), Norvegia (33,87 %), mentre la Germania vi concorre per il 14 %, il Regno Unito coll'8,4 %, il Giappone col 3,9 %, gli Stati Uniti col 3,7 %.

Vi sono inoltre 58 bastimenti per 662.951 tonnellate, che hanno applicata una combinazione di turbine e macchine a triplice, ed altre 53 unità, per 187.371 tonnellate, che hanno addottato la propulsione motoelettrica o turboelettrica. Di queste unità, 41, per 134.339 tonnellate, sono armate negli Stati Uniti.

*Tipi di navi.* — Per quel che si riferisce al tipo delle navi, la *Marina Italiana* riporta sempre dal *Lloyd's Register* i seguenti dati: Le navi cisterna hanno complessivamente 6.620.028 tonnellate; le navi da pesca a 838.072 tonnellate; le navi da salvataggio ed i rimorchiatori assorbono 359.306 tonnellate, mentre 799.954 tonnellate sono impegnate da draghe, navi fluviali, portuali, ecc. Si hanno inoltre 355.170 tonnellate di bastimenti a ruote.

*Naviglio oceanico.* — Il *Lloyd's Register* ha compilato inoltre una tabella nella quale si considera soltanto il naviglio oceanico, cioè quello metallico che raggiunge e supera le 5000 tonnellate e di età inferiore ai 25 anni, escludendone i bastimenti per grandi laghi.

In questa tabella, da cui risulta un tonnellaggio totale di 25.452.000 tonn. s. l., l'Italia è al quarto posto con 1.572.908 tonnellate ed un rapporto percentuale, nei confronti col totale, di 6,18.

Ecco come viene distribuito il tonnellaggio del naviglio oceanico:

| | | |
|---|---|---|
| Gran Bretagna e Irlanda | 9.697.716 | 38,10 % |
| Stati Uniti | 5.473.408 | 21,50 % |
| Germania | 1.841.679 | 7,24 % |
| Italia | 1.572.908 | 6,18 % |
| Olanda | 1.538.160 | 6,04 % |
| Giappone | 1.527.769 | 6,00 % |
| Francia | 1.452.491 | 5,71 % |
| Norvegia | 482.063 | 1,89 % |
| Altri paesi | 1.866.146 | 7,34 % |
| | 25.452.300 | 100 |

*Perdite di tonnellaggio.* — Interessanti sono anche i dati, attinti alla stessa fonte, sulle perdite verificatesi nel tonnellaggio mondiale, per naufragi e demolizioni. Il computo è limitato alle navi di più di 100 tonnellate di s. l. Considerando le sole navi autopropellenti, le percentuali annue per sinistri nel tonnellaggio esistente, sono le seguenti per gli anni contro indicati:

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1904 | 1,54 | 1921 | 0,81 |
| 1905 | 1,42 | 1922 | 0,72 |
| 1913 | 1,09 | 1923 | 0,82 |
| 1914 | 1,79 | 1924 | 0,74 |
| 1915 | 4,29 | 1925 | 0,55 |
| 1916 | 6,31 | 1926 | 0,71 |
| 1919 | 1,12 | 1927 | 0,74 |
| 1920 | 0,99 | | |

Considerando tutte le specie di perdite, sinistri, abbandoni, demolizioni, si ha in valore assoluto, a partire dal 1918:

| | Piroscafi e Motonavi | | Velieri | |
|---|---|---|---|---|
| | Numero delle unità | Tonnellate | Numero delle unità | Tonnellate |
| 1918 | 1294 | 3.332.791 | 325 | 159.919 |
| 1919 | 425 | 524.172 | 241 | 112.658 |
| 1920 | 370 | 518.595 | 215 | 138.959 |
| 1921 | 344 | 53.537 | 215 | 137.720 |
| 1922 | 511 | 743.866 | 205 | 143.946 |
| 1923 | 709 | 1.450.870 | 259 | 259.909 |
| 1924 | 777 | 1.614.662 | 239 | 243.017 |
| 1925 | 553 | 980.794 | 186 | 161.241 |
| 1926 | 656 | 1.226.873 | 182 | 117.070 |
| 1927 | 469 | 852.398 | 154 | 139.671 |

CINGHIE
SPECIALI PER
TUTTE LE APPLICAZIONI
NELLE INDUSTRIE
ROSSI MASERA & C
MILANO
VIALE PASUBIO 8 (GIÀ VIALE GARIBALDI)
TELEF. N. 65-960

Argenteria Krupp
Posate e Servizi da tavola
Utensili da cucina in nickel puro
OGGETTI FANTASIA MARCA LEONE, CHIAVE ED AQUILA
Società Anonima Italiana
Metalli ed Argenteria Arthur Krupp
MILANO Via Pergolesi, 8-10
Sale di vendita al dettaglio 1° piano
STABILIMENTO IN DESENZANO AL SERIO (VALLE SERIANA)

la "Dynapoche" Bté S.G.D.G.
lampada elettro-meccanica
tascabile
senza pile nè accumulatori
durata eterna
PREZZO L. 60 con 1 lamp. di ricambio
Franca di porto in tutta Italia
contro invio anticipato dell'importo
Catalogo gratis a richiesta
Ditta U. Migliardi
Torino
Via Fratelli Calandra 2

Merita attenzione la considerevole decrescenza della percentuale annua di sinistri nell'ultimo quinquennio in confronto all'ultimo quinquennio prebellico. Infatti la media annua del periodo 1923-1927 è del 0,71 % in confronto a 1,17 % del periodo 1909-1913, la qual cosa però può essere parzialmente spiegata dall'influenza del rilevante quantitativo di navi in disarmo.

Nel caso particolare delle demolizioni, si hanno delle enormi varianti da un anno all'altro. Il massimo si raggiunse nel 1924 con 1.174.000 tonnellate, quindi si andò decrescendo sino a 403.000 tonnellate nel 1927. Ora — commenta il *Lloyd's Register* — data la importanza che assume la demolizione delle navi nella economia della navigazione, è ovvio che, se dopo il 1924 si fosse continuato nel ritmo allora raggiunto, la crisi dell'armamento sarebbe stata ora già risolta, mentre negli ultimi due anni essa si è andata accentuando.

**Una vasca sperimentale per la Marina Italiana.**

In una vasta area concessa dal Governatorato di Roma, ai Prati di San Paolo, verrà costruita una vasca sperimentale per la R. Marina. Essa avrà la lunghezza di 235 metri, la larghezza di 112,5 e la profondità di sei metri e mezzo, e sarà quindi più vasta di quella ora esistente all'arsenale della Spezia, la quale ultima appare ormai insufficiente alle esigenze degli esperimenti sistematici richiesti dai nostri cantieri navali e dalle società di navigazione italiane.

La nuova vasca sará fornita di tutti i più moderni apparecchi, sì da corrispondere adeguatamente ai progressi tecnici della nostra industria navale.

**Il traffico commerciale nei nostri porti Adriatici.**

L'*Agenzia di Roma* ha diramato alla stampa i seguenti dati riguardanti il movimento commerciale dei porti italiani dell'Adriatico nel primo semestre del corrente anno, con riferimento al movimento verificatosi nello stesso periodo del 1927.

Per *Ancona:* piroscafi e velieri arrivati e partiti N. 2429, contro 2130 nel primo semestre del 1927; tonnellate di stazza netta 1.424.415 contro 1.209.695; tonnellate di merce sbarcate 423.031 contro 474.590; tonnellate di merce imbarcate 13.999 contro 11.955; viaggiatori sbarcati 6476 contro 5845; viaggiatori imbarcati 5533 contro 5944.

Per *Brindisi*: piroscafi e velieri arrivati e partiti N. 1078 contro 1029 nel primo semestre del 1927; tonnellate di stazza netta 1.686.052 contro 1.545.172; tonnellate di merce sbarcate 40.520 contro 74.278; tonnellate di merce im-

barcate 5597 contro 7951; viaggiatori sbarcati 7289 contro 6899; viaggiatori imbarcati 6573 contro 6761.

Per *Bari:* piroscafi e velieri arrivati e partiti N. 1874 contro 1898 nel primo semestre del 1927; tonnellate di stazza netta 1.226.024 contro 1.025.086; tonnellate di merce sbarcate 195.218 contro 218.713; tonnellate di merce imbarcate 27.121 contro 28.830; viaggiatori sbarcati 3061 contro 2600; viaggiatori imbarcati 3021 contro 2938.

Per *Fiume:* piroscafi e velieri arrivati e partiti N. 5826 contro 5577 nel primo semestre del 1927; tonnellate di stazza netta 2.325.782 contro 1.772.191; tonnellate di merce sbarcate 256.309 contro 298.035; tonnellate di merce imbarcate 182.704 contro 155.037; viaggiatori sbarcati 68.737 contro 79.721; viaggiatori imbarcati 67.115 contro 72.589.

Per *Trieste*: piroscafi e velieri arrivati e partiti N. 14.085 contro 13.720 nel primo semestre del 1927; tonnellate di stazza netta 4.615.807 contro 4.135.878; tonnellate di merce sbarcate 860.454 contro 846.538; tonnellate di merce imbarcate 383.026 contro 443.077; viaggiatori sbarcati 437.962 contro 365.045; viaggiatori imbarcati 436.813 contro 369.161.

Per *Venezia*: piroscafi e velieri arrivati e partiti N. 3213 contro 3313 nel primo semestre 1927; tonnellate di stazza netta 3.702.799 contro 3.215.304; tonnellate di merce sbarcate 1.200.399 contro 1.140.871; tonnellate di merce imbarcate 129.182 contro 109.752; viaggiatori sbarcati 13.399 contro 8328; viaggiatori imbarcati 10.679 contro 7371.

**Il lavoro preparatorio per la creazione delle zone franche.**

Lo scorso anno, com'è noto, venne deliberata la creazione di vari porti franchi nei più importanti scali del Regno. Vennero compiuti all'uopo, da speciali commissioni che si recarono sul posto, accurati studi e minuziose indagini. I risultati dei lavori delle commissioni sono stati presi in esame in varie riunioni indette da S. E. l'On. Ciano, al Ministero delle Comunicazioni, tra i rappresentanti delle amministrazioni statali interessate e quelli delle organizzazioni locali, riunioni che hanno avuto inizio il 7 agosto e si sono protratte fino alla fine dello stesso mese.

Esse sono state presiedute dal Sottosegretario alla Marina Mercantile, On. Cao e vi hanno partecipato l'Alto Commissario di Napoli, On. Castelli, il Prefetto d'Ancona, l'Ammiraglio Genta di Fiume, l'Ammiraglio Solari, l'On. Sansanelli, i Segretari federali e i Podestà di Savona, Fiume, Bari, Cagliari, Palermo, Messina, Catania, Brindisi, e le delegazioni delle organizzazioni industriali e commerciali delle località interessate.

Sono pure intervenuti, delle Commissioni interessate, il Direttore Generale della Marina Mercantile, Sen. Ingianni, il Direttore Generale delle Dogane, Comm. Troise, nonchè i rappresentanti del Ministero della Economia Nazionale e del Corpo delle Guardie di Finanza.

Nelle varie discussioni è stata concordemente riconosciuta l'opportunità della creazione delle zone franche e sono stati esaminati gli importanti problemi che riflettono il traffico dei porti. In tal modo le competenti amministrazioni centrali, che stanno elaborando i relativi provvedimenti in dipendenza della deliberazione del Consiglio dei Ministri, sono state direttamente informate dei voti e delle aspirazioni delle classi interessate per le migliori soluzioni che interessano tutta la vita dei porti.

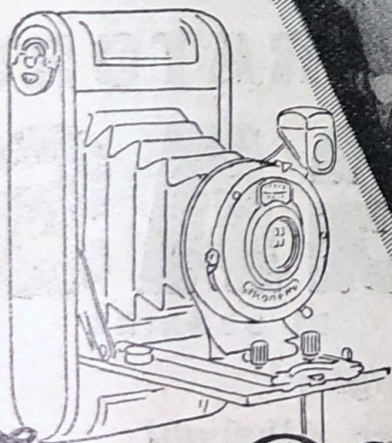
La questione dei porti franchi si avvia così, con fascistica sollecitudine e razionalità, alla sua definitiva risoluzione, la quale, essendo vasta e complessa, richiede studi elaborati.

**Prevalenza italiana nel traffico marittimo con la Turchia.**

Dal rapporto redatto dal Dipartimento del traffico oltremare del Governo Inglese risulta che il movimento di Costantinopoli nel 1927 fu di 13.195 navi per 11.321.654 tonnellate, delle quali 1.493.565 di bandiera turca. Fra le bandiere straniere, la preminenza spetta a quella italiana con 1150 navi per 2.551.911 tonnellate; viene successivamente l'inglese con 978 unità per 2.075.000 tonnellate, la greca con 1236 unità per 1.578.421 tonnellate, la francese con 322 navi per 830.361 tonnellate.

Tale movimento è stato leggermente inferiore a quello del 1926, nel quale anno la preminenza spettò ancora all'Italia per il numero di navi, ma all'Inghilterra per il tonnellaggio. La priorità, per il quantitativo di merce sbarcata nel 1927, spetta pure alla bandiera italiana con 362 bastimenti che sbarcarono 89.890 tonnellate di merce. Seguono la Germania e l'Inghilterra.

## AERONAUTICA

*Corsi speciali di Avanguardisti per la difesa aerea.* — L'On. Ricci, presidente dell'O. N. Balilla, ha diramato alle organizzazioni dipendenti una circolare, nella quale, dopo aver rilevato gli ottimi risultati ottenuti dagli esperimenti di addestramento antiaereo degli Avanguardisti,

effettuati presso la Scuola centrale di Artiglieria a Nettuno, si rileva la opportunità di estendere tale istruzione agli Avanguardisti dai 15 ai 17 anni. Verranno costituiti all'uopo reparti speciali di Avanguardisti per la difesa aerea territoriale, i quali verranno a costituire un complemento delle centurie di Artiglieria, delle formazioni di Mitraglieri e del personale di avvistamento militare.

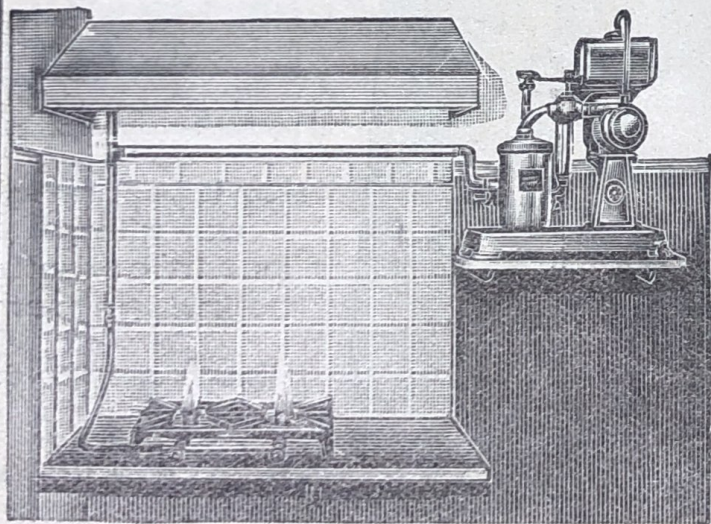
Dato che tale istruzione avrà luogo saltuariamente una o due volte al mese, i reparti speciali rimarranno regolarmente inquadrati nelle Legioni giovanili.

*Il traffico aereo tedesco.* — La convenzione per il traffico aereo stipulata nell'anno 1927 tra la Germania e la Gran Bretagna, la Francia, l'Italia, il Belgio, la Cecoslovacchia, ha dato incremento alle linee aeree internazionali.

G. von Hoeppner, nel N. 1 di *Aeronautica*, dà notizia dei risultati del traffico aereo tedesco nel 1927, informando che gli apparecchi della Luft-Hansa volano su ben venti aeroporti stranieri, e che la rete aerea tedesca si è estesa, nel 1927, fino a Londra, Rotterdam, Amsterdam, Parigi, Bruxelles, Marsiglia, Basilea, Ginevra, Zurigo, Vienna, Innsbruck, Praga, Budapest, Marienbad, Bruenn, Danzica, Kowno, Smolensko, Mosca, Riga, Welikye Luki, Helsingfors, Kalmar, Stoccolma, Malmö, Copenaghen, Gothenburg, Oslo. Oltre questa espansione della rete aerea tedesca fuor dei confini nazionali, si è avuto un notevole aumento di linee e di servizî all'interno, che denota la progressiva prosperità del traffico aereo civile in quella nazione. Questo progresso è dimostrato anche dalla statistica delle persone e delle merci trasportate: infatti nel 1927, su di un percorso totale di nove milioni di chilometri (di fronte ai sei milioni dell'anno precedente) furono trasportati dalla Deutscher Luft-Hansa 100.000 passeggeri e 1900 tonnellate di merce, di contro ai 56.000 passeggeri e alle 968 tonnellate di merce trasportati nel 1926.

Nell'ottobre dello scorso anno fu istituito il traffico aereo ferroviario per il trasporto celere delle merci, secondo un sistema di trasbordo dal velivolo alla ferrovia e viceversa senza emissione di nuove polizze di carico, che sembra destinato a diffondersi rapidamente nel traffico internazionale. Con questo sistema le merci spedite dalla Germania per gli altri Stati potrebbero giungere a destinazione il giorno successivo a quello della spedizione.

L'autore lamenta che nel 1927 non si sia sviluppato sufficientemente il servizio aereo notturno, il quale venne esercitato sistematicamente sulla sola linea Berlino-Mosca. Si stanno facendo però grandiosi preparativi per assicurare tale servizio nelle linee aeree più importanti, riconoscendosi che la interruzione del volo durante la notte frustra logicamente ogni calcolo di economia di tempo nei confronti tra il trasporto aereo e quello terrestre.

L'aeroporto Tempelhof di Berlino è stato dotato di un complesso sistema di illuminazione e di fari e riflettori per renderlo idoneo ai voli notturni; così pure la linea Berlino-

Hannover è di notte completamente illuminata, ed uguale allestimento è in via di esecuzione sulle linee Berlino-Halle, Berlino-Breslavia e Muenchen-Fuerth.

*Il traffico aereo svizzero*. — Sulla stessa rivista *Aeronautica*, N. 1, il Dott. W. Dolfuss tratta dell'aviazione civile svizzera, rilevando come essa abbia conseguito nel 1927 notevoli risultati nonostante quella mancanza di una industria nazionale di velivoli alla quale si deve la perdurante crisi dell'aviazione militare svizzera.

La rete aerea svizzera comprendeva nel 1927 le seguenti linee:

Ginevra - Losanna - Zurigo - Monaco - Vienna - Budapest e Monaco - Breslavia;

Zurigo - Stoccarda - Francoforte - Colonia - Dortmund;

Ginevra - Basilea - Mannheim - Francoforte - Hannover - Amburgo e Francoforte - Colonia - Düsseldorf - Amsterdam;

Zurigo - Basilea - Bruxelles - Rotterdam - Amsterdam;

Zurigo - Basilea - Parigi - Londra;

Ginevra- Lione - Parigi;

Ginevra - Marsiglia;

Basilea - Chaux-de-Fonds - Lausanne;

Basilea - St. Gallo.

Di queste linee naturalmente solo la parte che si svolge in territorio svizzero è gestita da società svizzere.

Furono percorsi in tutto chilometri 741.980, di fronte ai 626.722 del 1926, in 5765 ore di volo (nel 1926: 5070), e trasportati 10.823 passeggeri (nel 1926: 5920), 46,5 tonnellate di posta, 81 tonnellate di merci, 26 tonnellate di bagaglio, con un sensibile aumento anche in questo nei confronti col precedente anno. Non si sono avuti a deplorare incidenti di volo.

Notevoli modificazioni e ammodernamenti sono stati apportati al materiale di volo e a quello terrestre, specialmente per l'aeroporto di Basilea che è stato informato ai criteri della più spinta modernità con impianto completo di illuminazione per voli notturni.

E' entrata in attività, nel 1927, l'Unione Svizzera del Traffico Aereo » fondata dalle società « Ad Astra » e « Baliar » e dalle città di Ginevra, Zurigo e Basilea per l'accentramento in queste tre città delle linee aeree internazionali e per la propaganda del traffico aereo nazionale. Sono state poi costituite tre nuove associazioni, il Club Aereo di Zurigo, il Club dello Sport Aeronautico di Berna, e il Club Suisse d'Aviation di Ginevra, per l'istruzione di allievi e la organizzazione di voli con passeggeri. Può dunque dirsi che il 1927 segna l'atto di rinascita dello Sport aereo svizzero.

*Colossali dirigibili inglesi per il servizio delle Indie.* — Sono in costruzione, nei cantieri di Gardington, due grandi aeronavi semirigide, di cui la stampa inglese dice meraviglie. Esse saranno lunghe oltre 130 metri e potranno imbarcare, oltre i cinquanta uomini dell'equipaggio, cento passeggeri, sistemati con ogni conforto, come a bordo di un transatlantico.

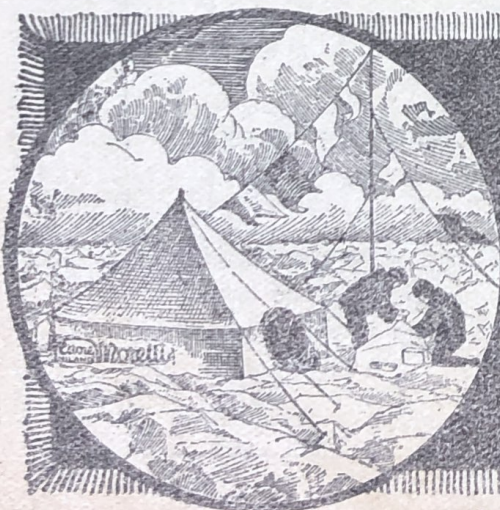
I due colossi saranno azionati da cinque motori di 650 HP. ciascuno, alimentati da un carburante speciale non infiammabile. Si conta che potranno raggiungere una velocità di oltre cento chilometri all'ora.

Il primo di essi, che verrà terminato entro l'anno, sarà adibito al servizio aereo con l'India e consentirà di coprire il lunghissimo percorso con un solo scalo in Egitto, di dove proseguirebbe direttamente fino a Caraci. Verrebbe così ad essere appagato il sogno inglese di poter comunicare per via aerea con le Indie, senza dover atterrare in suolo non britannico.

Intanto, in attesa di poter realizzare questo sogno, la Compagnia « Imperial Airways » continua a sottoporre i varî tipi di velivoli alle più ardue prove per trovare il tipo più idoneo al servizio della grande linea tra l'Inghilterra e le Indie. Finora il tipo considerato più idoneo per tale servizio è il « Singapore » a costruzione interamente metallica. La Compagnia ha già ordinato varî di questi apparecchi per il servizio attraverso il Mediterraneo, che si collega poi con la linea Cairo-Bassora.

Stando al Presidente della Compagnia, l'aeroporto di Southampton diventerà fra un anno uno dei più importanti del mondo, essendo da esso che si irradieranno tutte le aviolinee dell'Impero.

*Siluri e cannoni sui velivoli.* — Il tipo più recente di aereo-silurante è il velivolo inglese *Hawker Hoorsley*, dotato di motore Condor Rolls Royce, il quale porta un solo siluro. E' però allo studio, presso i competenti uffici dell'Aereonautica inglese, un tipo di velivolo capace di portare e lanciare due siluri.

E' stato recentemente collaudato, sempre in Inghilterra, il nuovo velivolo da caccia *Westburing* il quale è armato di due piccoli cannoni. La parte più imbarazzante del problema, quella del rinculo dei pezzi, è stata felicemente risolta con un indovinato congegno che consegue un effetto di smorzamento tale da non turbare nè la stabilità nè la continuità di marcia del velivolo.

# STRADE

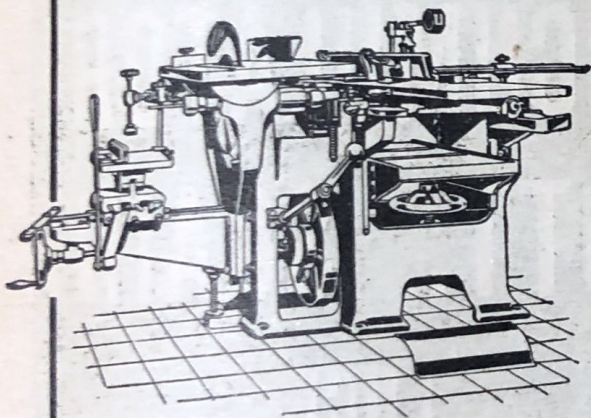
**Una nuova carrozzabile nella Valle del Bitto (Sondrio).**

Va segnalata ai turisti una nuova rotabile recentemente aperta al traffico, i cui lavori, iniziati fin dal 1912 e poscia interrotti dalla guerra, vennero terminati solamente allo spirare dello scorso anno. Si tratta della strada *Morbegno-Geròla*, che con 16 Km. di percorso porta da una quota di 200 m. s. m. a 1050 m., con una pendenza media del 6 %; in questo itinerario le curve sono di raggio sufficiente e la larghezza della sede è di 5 metri. L'opera è costata complessivamente L. 4.140.000. La strada si stacca da Piazza S. Rocco a Morbegno, e rimonta il pendio montuoso (fianco sinistro idrografico della Valtellina) in direzione ovest, per tornare su se stessa con una risvolta ed imboccare la Valle del Bitto alla quota 670 m., dove giace l'abitato di Sacco. Di qui, il tracciato s'interna a sud, traversa a mezza altezza fra le frazioni di Dosso e di Mellarolo e, girata un'ombrosa valletta, mette al villaggio di Rasura (m. 776), oltre il quale corre verso l'orrido di Valmala, sorpassandolo con bel ponte. Segue una breve galleria con qualche risvolta: ad 11 Km. da Morbegno si tocca l'abitato di Pedesina (m. 972), da cui la strada va pianeggiante fino alla rocciosa gola di Pai, che viene superata con una galleria di 50 m. e tre successivi ponti. Infine, attraverso praterie e boschetti di larici, la strada raggiunge il suo termine a Gerola Alta. La nuova rotabile porterà certamente un risveglio turistico nella valle, facilitando l'accesso alla zona che offre numerose gite, escursioni ed ascensioni ai visitatori, destinati a farsi più numerosi con l'accrescersi di mezzi d'ospitalità alberghiera.

**La strada del Passo del Gavia.**

Si è riaperta al transito, negli ultimi giorni dello scorso settembre, una pittoresca carrozzabile che ricollega l'alta Valle Camonica alla Valtellina. Si tratta di quel tronco di oltre 20 chilometri, costruito durante la guerra, che da Ponte di Legno conduce al Passo del Gavia attraverso ad una valle incassata e scoscesa, con panorami alpini imponenti e con un percorso emozionante, scendendo poi sul versante valtellinese a saldarsi, a Santa Caterina Valfurva, col preesistente tronco diretto a Bormio.

L'Amministrazione provinciale di Brescia, che l'ha ricostruita sul lato camuno, va prov-

vedendo al rimboschimento delle pendici, in modo che questa strada diventerà una fra le più attraenti vie turistiche delle Alpi.

Intanto il Touring Club Italiano ha dotato la nuova strada alpina di numerosi cartelli indicatori e la Sezione bresciana del Club Alpino Italiano ha disposto per la sistemazione ad alberghetto alpestre, opportunamente ordinato e attrezzato, del proprio Rifugio, situato presso il valico.

La stagione avanzata, data l'altitudine del valico che oltrepassa i 2600 metri d'altezza, non ha permesso che i turisti potessero in grande numero quest'anno prendere conoscenza di tale superbo itinerario, che lascia vedere gli imponenti Gruppi dell'Adamello e dell'Ortles, resi sacri dalle gloriose gesta dei nostri Alpini, ma non v'ha dubbio che nell'anno prossimo, molti saranno coloro che vorranno percorrerlo.

**La strada del Passo del Vivione.**

Questa magnifica rotabile fra Schilpario (V. di Scalve) e Forno Allione, sulla strada del Tonale, a 10 Km. da Edolo, venne costruita in tempo di guerra, ma — alla conclusione delle trattative di pace — seguì la sorte di molte altre strade militari abbandonate ad un lento ed inesorabile deterioramento. Per il comune interessamento delle Provincie di Bergamo e di Brescia venne ripresa la manutenzione nel 1927 ed attualmente la strada è percorribile anche con automobili. Ha pendenze minime, curve bene costruite ed ampie: il fondo stradale è ottimo e senza ghiaia.

La strada, muovendo da Schilpario attraversa dapprima la meravigliosa pineta detta «dei Fondi», per un percorso di ben otto chilometri, fino alla malga di Cimalbosco; di qui, volge verso il Passo del Gaffione e poi a quello del Vivione (m. 1800), per pascoli verdi e profumati, innalzandosi con ampie serpentine, ben costruite e poco faticose. Magnifica è la vista che si apre sulla conca smeraldina della Val di Scalve e sulle pendici dirupate del Pizzo Camino, della Presolana e sulla ardita cresta dolomitica dei Campelli con le cime di Baione, Bagozza, ecc.

Sul Passo del Vivione si stendono bellissimi pascoli, ricchi di acque; larga ospitalità si trova presso mandriani del luogo che offrono i delicati prodotti della loro industria casearia. Lontano appare, in tutta la sua imponenza, il gruppo dell'Adamello scintillante di nevi e di ghiacci perenni.

La strada scende di là nella Valle dell'Allione o di Paisco, profonda e freschissima, tutta verde di boschi e sonante di acque.

Spesso si vedono gli imbocchi delle gallerie delle miniere di ferro — siderite — che alimentano i forni elettrici dell'Allione. Si toc-

cano casolari e baite, poi l'abitato di Paisco, in mezzo a foltissimi castagneti, attraverso ai quali la strada discende, fino a toccare la grande arteria del Tonale, a pochi chilometri da Cedegolo e da Malonno. La strada del Passo di Vivione rappresenta un ideale allacciamento turistico fra Milano e il Passo del Tonale, per Bergamo, Val Seriana, Giogo della Presolana, Val di Scalve e Val Camonica.

**Una strada costruita dalla popolazione.**

Un bell'esempio di stile fascista, che meriterebbe di essere seguito, è quello dato dalle popolazioni delle frazioni di Torre Vobbia e Noceto (Liguria), le quali, insofferenti degli inceppi che si opponevano alla sollecita costruzione della rotabile Vobbia-Isola del Cantone, si impegnavano a fornire gratuitamente la mano d'opera e alla fine di luglio si accingevano senz'altro al lavoro.

Mercè la nobile abnegazione dei loro abitanti, quelle località si libereranno così dallo stato di isolamento in cui attualmente si trovano.

## POSTE TELEGRAFI E TELEFONI

**Non si scriva sui giornali spediti per posta.**

Sui giornali o sui periodici spediti da privati colla tariffa delle stampe, è ammesso, solamente, *di far risaltare con tratti e sottolineare le parole od i passi del testo sui quali si vuole richiamare l'attenzione*, purchè non si sottolineino parole o frasi isolate con l'intento di costituire delle comunicazioni di carattere personale. Eccezionalmente è ammesso: d'indicare il nome, la ragione di commercio e il domicilio del mittente; di correggere eventuali errori di stampa; di cancellare talune parti del testo a stampa per renderle illeggibili; di aggiungere una dedica, che può essere fatta anche con un biglietto da visita unito al giornale o al periodico.

E' assolutamente vietata l'aggiunta di qualsiasi altro scritto: a mano o con mezzi meccanici.

Però, malgrado il divieto, alcuni, sia (i più) perchè lo ignorano; sia per un ingiustificato e dubbio senso di economia; sia per il molto discutibile e riprovevole piacere di poter frodare lo Stato dei 30 centesimi per la cartolina; scrivono sui giornali o sui periodici stessi, con inchiostro comune o *simpatico*, parole o comunicazioni epistolari, segni convenzionali, numeri, ai margini o fra le righe della stampa; o segnano con puntini (di spillo o matita) saltuariamente le lettere stampate che raggruppate formano parole e frasi; o scrivono sulle fasce, sui rotoli o sulle buste di spedizione. Altri coprono lo scritto coi francobolli, oppure scrivono sopra piccole striscie di carta sottile ripiegate e nascoste sotto i francobolli stessi.

E' bene avvertire i lettori, perchè si astengano dal contravvenire al divieto, che l'Amministrazione postale ha appositamente disposto che tutti i giornali impostati di seconda mano siano verificati adibendovi i più esperti ed oculati funzionari, e se per tutte le altre stampe o gli invii spediti come stampe, contenenti scritti, modificazioni od aggiunte non consentite, si limita a non dar corso o a possibilmente restituirli al mittente, per i giornali, o i periodici nelle stesse condizioni, oltre a non dar corso, denunzia i mittenti all'Autorità Giudiziaria per contravvenzione all'art. 35 del Testo unico delle Leggi Postali, che può punirli con ammenda da L. 10 a L. 100, oltre le spese del procedimento, ecc. Le contravvenzioni possono essere transatte in via amministrativa versando una oblazione di L. 20.

**Conti correnti ed assegni postali. – Genova sede di un nuovo Ufficio dei Conti.**

Un nuovo ufficio speciale è stato aperto a Genova per le operazioni relative al servizio dei conti correnti ed assegni postali. Il detto ufficio tiene i conti e disimpegna il servizio nei rapporti con tutti i correntisti assegnati al gruppo 4 (Liguria) comprendente le provincie di Genova, Imperia, Savona e Spezia.

E' questo il nono Ufficio dei Conti ed il quinto fra quelli aperti in brevissimo tempo dall'Amministrazione postale che così lodevolmente persegue il suo scopo di avviare l'importante servizio verso un grande sviluppo.

Degli Uffici dei Conti ora esistenti, oltre quello suddetto di Genova: *Bari* ha assegnato il gruppo 13 e cioè i correntisti residenti nelle provincie delle Puglie e nelle Isole dell'Egeo; *Bologna*, gruppo 5-Toscana, gruppo 8-Emilia, gruppo 9-Veneto; *Milano*, gruppo 3-Lombardia; *Napoli*, gruppo 6-Campania, Molise e Calabria (meno Reggio); *Palermo*, gruppi 7 e 12-Sicilia, Reggio Calabria, Cirenaica, Tripolitania; *Roma*, gruppi 1 e 10-Lazio, Marche, Umbria, Abruzzi e Sardegna; *Torino*, gruppo 2-Piemonte; *Trieste*, gruppo 11-Venezia, Giulia e Tridentina, e Zara.

Si annunzia prossima l'apertura di Uffici dei Conti a Cagliari e Tripoli; poi a Trento, Firenze, Venezia e nelle Regioni ancora sprovviste.

Ricordiamo, però, che, per potersi avvalere del servizio dei c/c. non è indispensabile risiedere nelle città sedi di Uffici dei Conti. Questi disimpegnano il servizio, nei rapporti con tutti i correntisti qualunque sia la località di loro residenza, tanto in Italia che all'Estero, a mezzo dei 12.000 uffici postali, che funzionano quali filiali degli Uffici dei Conti.

Ciascun correntista, indipendentemente dalla propria residenza (secondo la quale dovrebbe essere aggregato al proprio Ufficio dei Conti), può designare l'Ufficio dei Conti presso il quale desidera inscriversi e del pari ottenere l'apertura di un conto diverso presso ognuno degli Uffici dei Conti esistenti.

**Servizio vaglia internazionali fra Italia e Grecia.**

L'Italia e la Grecia, nei loro rapporti commerciali e privati, non potevano finora usufruire del servizio dei vaglia postali internazionali, perchè le due Amministrazioni postali ne avevano sospeso lo scambio fin dal maggio 1921, con grave danno per le relazioni fra i due Paesi.

Dal 1° settembre u. s. il servizio dei vaglia, ordinari e telegrafici, fra l'Italia e la Grecia, è stato nuovamente attuato.

I vaglia originari dalla Grecia sono rilasciati in lire italiane e quindi il pagamento di detti vaglia in Italia è eseguito senza corresponsione di aggio. Quelli invece emessi in Italia hanno l'importo indicato in moneta greca, e cioè in *dracme* e *lepta* sulla base del cambio segnalato settimanalmente agli uffici postali.

Il cambio della *dracma* si aggira attualmente sul valore di L. 0,26 per ognuna.

Il limite massimo dell'importo dei vaglia, da e per la Grecia, è fissato in lire mille.

**Comunicazioni telefoniche dirette fra l'Inghilterra e l'Italia.**

Come ne accennavamo già nel fascicolo di maggio (pag. 186) di questa Rivista, il servizio telefonico diretto fra l'Inghilterra e l'Italia, pel tramite della Svizzera, è stato attuato.

Le comunicazioni con l'Italia possono essere ottenute da ogni parte dell'Inghilterra, ma per il momento esse però si limitano solo alla rete di Milano. Le tariffe inglesi per tre minuti di chiamata variano da 9 scellini e mezzo a 13 scellini.

Dall'Italia, con l'Inghilterra, le comunicazioni sono limitate, per ora, fra la rete di Milano e quella di Londra. La tassa per ogni conversazione ordinaria è di lire-oro 11,85.

Non sono ammesse conversazioni urgenti, nè urgentissime.

Sono ammessi abbonamenti notturni dalle 21 alle 8: in Italia a metà tariffa; in Inghilterra da 5 scellini e 9 pence a 7 scellini e 9 pence per ogni conversazione.

Appena le condizioni tecniche lo permetteranno, si inizierà lo scambio di conversazioni con altri centri della Lombardia. Successivamente le conversazioni italo-inglesi saranno estese ad altre località italiane, primissime fra le quali: Genova e le principali città della Liguria.

**Vaglia telegrafici per il Giappone.**

Le amministrazioni postelegrafiche italiana e giapponese, allo scopo di rendere più agevole e meno costosa la spedizione sollecita di denaro, nelle relazioni fra i due Paesi, a mezzo dei vaglia telegrafici, hanno stabilito che detti vaglia possono essere spediti come *telegrammi differiti* (a trasmissione differita) con tassa uguale a *metà* di quella dei telegrammi ordinari con l'istradamento per Via Malta o Trieste-Eastern.

La metà della tassa ordinaria corrisponde a lire-oro 2,11 (lire carta 7,80 al cambio attuale) per ogni parola.

Sono differiti quei telegrammi la cui trasmissione avviene dopo i telegrammi privati non urgenti, ma non più tardi di 24 ore dal momento dell'accettazione; dopo sono trattati come telegrammi ordinari non urgenti e trasmessi subito.

A detti vaglia si applicano le stesse norme in vigore per quelli spediti come telegrammi ordinari. I differiti devono portare come prima parola dell'indirizzo l'indicazione tassata di «*Differé*» ovvero l'altra indicazione tassata «*L C F*».

**Affrancatura meccanica.**

Con nuova disposizione gli utenti di macchine affrancatrici possono valersi dell'affrancatura automatica anche nel servizio «riscossioni per conto di terzi». Possono cioè affrancare automaticamente le distinte di accompagnamento degli effetti da riscuotere e le relative buste di cui sono stati preparati appositi stampati. (Modelli 489 M. A. e 490 M. A.).

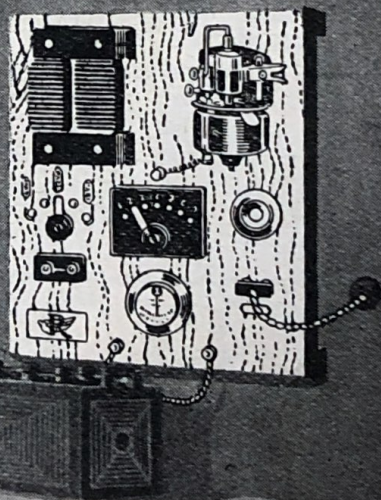
**Cedole di Commissione incluse nei periodici.**

Nei periodici spediti a mezzo postale in conto corrente, le cedole o fogli di commissione ivi inclusi non numerati, o in carta o cartoncino diversi di formato da quello dei periodici stessi, non possono considerarsi parti integranti di essi, rientrando invece nella categoria delle stampe non periodiche.

# RADIOTECNICA

**Scuole Radiotecniche.**

L'importanza della Radiotecnica per scopi civili in tempo di pace è già grande e più ancora lo sarà in avvenire. Una potente industria radiotecnica nazionale assai bene organizzata e capace di esportare largamente, sarebbe indubbiamente molto utile all'Italia che abbonda di tecnici intelligenti e invece manca di materie prime (nell'industria radiotecnica, la percentuale di materie prime è semplicemente trascurabile di fronte alla percentuale progetto e lavorazione). Tuttavia si potrebbero anche attendere tempi finanziari migliori se la necessità non fosse imposta da considerazioni militari.

Col volgere dei secoli le armi sono cambiate: sasso, arco, lancia, spada, fucile, cannone, bomba, siluro, gas asfissiante. In una eventuale guerra (facciamo pure i debiti scongiuri!) scenderanno probabilmente in lotta sciami di navi, di mas e di sommergibili e sciami di velivoli, sciami di *tanks*, tutti collegati fra loro e comandati da lontano dagli invisibili raggi

herziani. Probabilmente i proiettili dei cannoni verranno sostituiti da siluri volanti azionati dalla Radio e fatti scoppiare a tempo debito; probabilmente lo stesso impiego delle armi chimiche sarà comandato dalla Radio; i velivoli scopriranno il nemico e ne trasmetteranno la visione ai Comandi a terra. Raggi ultravioletti e infrarossi saranno pure impiegati per le comunicazioni segrete; i raggi *X* avranno preponderanza nella medicina e chirurgia di guerra, i forni ad alta frequenza molto probabilmente semplificheranno le riparazioni delle macchine da guerra, delle armi e in genere di tutti gli ordigni metallici.

Per tutte queste considerazioni vogliamo parlare del programma delle Scuole Radiotecniche, presso il R. Istituto « Carlo Cattaneo », Milano, Via Cappuccio 2, che è di costituire un vivaio di radiotecnici di ogni grado di cultura cui possano attingere lo Stato e le altre pubbliche Amministrazioni, gli Industriali e i Commercianti Radiotecnici, nonchè tutte le altre aziende pubbliche o private che esercitano gli importanti servizi radiotecnici nazionali, e di contribuire a creare in Italia l'ambiente favorevole allo sviluppo di una potente industria radiotecnica nazionale.

La Scuola, ricca di laboratori e di officine è caratterizzata dallo stile sperimentale dell'Insegnamento, è suddivisa in quattro Sezioni: *Professionale, Premilitare, Corsi Liberi, Superiore* ed ha riaperto i suoi Corsi alla fine dell'ottobre scorso.

Dei vari argomenti radiotecnici trattati sperimentalmente nella Scuola Superiore, adatta per ingegneri laureandi e laureati, e per gli Ufficiali delle Armi Tecniche, alcuni sono di grande attualità e interesse: radiofonia e radiovisione, alternatori ad alta frequenza, forni ad alta frequenza, propagazione delle onde corte e cortissime, fotometria fotoeletttica, raggi *X* e raggi ultravioletti e loro applicazioni mediche e industriali, produzione e misura degli alti vuoti, ecc.

# ARTE

**Un biglietto cumulativo per i Musei Civici di Milano.**

L'On. Podestà di Milano ha disposto che, a datare dal 1° ottobre, i Civici Musei d'Arte e del Risorgimento nel Castello Sforzesco, la Galleria d'Arte Moderna nella Villa Reale, ed il Museo di Palazzo Reale, siano aperti al pubblico ogni giorno dell'anno, osservando il seguente orario:

dal 1° ottobre al 31 marzo, dalle ore 10 alle 12 e dalle 14 alle 16.

dal 1° aprile al 31 settembre, dalle ore 10 alle 12 e dalle 14 alle 17.

Pure a datare dal 1° ottobre p. v. è messo in vendita a tutti gli ingressi dei Civici Musei, al prezzo complessivo di L. 5, un *biglietto cumulativo a tagliandi staccabili* che darà diritto alla visita di tutti i Civici Musei d'Arte e di Storia (Castello Sforzesco, Villa Reale e Palazzo Reale), ferme restando le disposizioni per il libero ingresso nei giorni festivi.

Prendiamo atto « toto corde » dell'utilissima e pratica iniziativa, augurandoci che essa trovi applicazione anche in tutte le altre città d'Italia che si trovano nelle medesime condizioni.

*Bollettino del Comitato Glaciologico Italiano.* – N. 8, 1928; Torino, Tip. Sociale Torinese.

Il Comitato Glaciologico Italiano continua nella sua nobile fatica di studiare i ghiacciai italiani, controllandone con rigorosità scientifica i movimenti e le variazioni e valendosi in ciò dell'opera di chiari scienziati, che ad ogni estate tornano in luogo, nella zona loro affidata, per espletare a prezzo di fatiche non indifferenti la loro opera d'indagine paziente.

L'attuale fascicolo contiene interessanti scritti di Umberto Monterin, C. F. Camoletto, M. Bossolasco, G. Nangeroni, B. Castiglioni, I. Conci, che illustrano le variazioni periodiche dei ghiacciai italiani nel 1927, una campagna glaciologica nelle Alpi Marittime, gli studi topografici e lo stato attuale del Ghiacciaio del Rutor, i ghiacciai della bassa Valtellina, quelli delle Venoste Orientali e di parte delle Alpi Aurine e Pusteresi. Chiudono l'importante pubblicazione le relazioni sulle campagne glaciologiche del 1927.

PEDDE LAY PEPPINO. – *Il Porto di Torres.* – Stamperia della Libreria Italiana e straniera; Sassari, 1928; pag. 51, ill.

Il Podestà di Porto Torres ha riunito in questo opuscolo, che è una piccola monografia, tutte le notizie riguardo il porto della sua città, suddividendole in due capitoli, l'uno illustrativo e descrittivo delle principali caratteristiche del porto stesso, l'altro riproducente le statistiche del movimento commerciale fino a quelle recentissime del 1927. E' un ottimo contributo alla conoscenza di una delle più importanti località commerciali della Sardegna, destinata, con i lavori marittimi in corso, a un avvenire sempre più prospero.

DEVOTO Prof. LUIGI. — *Dignità di lavoro e dignità di vita nelle evoluzioni della medicina.* – Milano, Hoepli, 1928; pag. 43.

E' questo il testo del dotto ed alato discorso inaugurale dell'anno accademico del Reale Istituto Lombardo di Scienze e Lettere, pronunciato nell'adunanza solenne del 6 gennaio 1928, dal Prof. Devoto, direttore della R. Clinica del Lavoro di Milano.

FACCHINI GUIDO ANGELO. – *Tripolitania*. – Editrice Rinascimento, Ferrara, 1927.

Come ben dice l'Autore, « questo modestissimo, incompleto ed imperfetto studio non ha altra pretesa oltre quella di richiamare l'attenzione sulla vera e reale importanza della nostra colonia mediterranea ».

DE BIASIO SILVIO. – *La Valle del Cordevole*. – (Alleghe e dintorni). – Tip. Benetta, Belluno, 1928; Vol. di pag. 116, con illustrazioni.

E' una piccola guida, senza pretese e senza lenocinî tipografici; ma in compenso è ricca di notizie pratiche pel turista che s'accontenta di rotabili e di mulattiere o di salite alla portata di tutti. Soprattutto la guida è compilata da persona che ha buona conoscenza dei luoghi ed è quindi, in gran parte, originale. I diversi capitoletti descrivono gli itinerarî da Sedico ad Agordo; da Agordo a Cencenighe; da Taibon a S. Lucano; da Cencenighe ad Alleghe; da Alleghe a Caprile e da Caprile a Rocca Piétore. Interessanti sono i richiami storici.

MAGNI Dott. F. – *Guida illustrata della Valsassina*. – Lecco, Tip. Magni, 1926: L. 20.

E' la seconda edizione della Guida dello stesso Autore, già apparsa nel 1904; ma è un volume totalmente rifatto e che presenta, in confronto del primo, molte aggiunte, fra cui, notevoli, due capitoli nuovi su la Valle Varrone e la Valle di Esino. Inoltre esso offre anche numerose e buone illustrazioni fuori testo. L'informazione turistica è ampia e copiosa; ma nuoce forse al libro la mancanza di collegamento fra itinerario ed itinerario e l'assenza di ogni dato orario, circa le varie passeggiate ed escursioni indicate per ogni singolo centro abitato, che pure sono bene descritte.

Comunque il volume torna ben utile ai villeggianti che si rechino nella regione.

PICOTTI G. B. – *La giovinezza di Leone X, il Papa del Rinascimento*. – Ulrico Hoepli, editore, Milano 1928; pag. 740, con 32 tavole fuori testo, un panorama e una carta storica: L. 48.

Gli studi sul Rinascimento hanno una loro particolare importanza ed attrazione. Questo volume è notevolissimo perchè compiuto su documenti inediti, tratti dagli Archivi di Stato e dall'Archivio papale. L'Autore si rivela peritissimo nell'indagine storica e coscienzioso nella raccolta e nel riscontro delle notizie. E' un libro fondamentale per la conoscenza della vita del grande Papa del Rinascimento.

D'IPPOLITO GIACINTO. – *L'abate Gioacchino da Fiore* (L'Archicenobio Florense e le nuove ricerche storiche sulla vita del grande calabrese). – Saggio storico, con introduzione del Sacerdote Prof. Tommaso Nediani. – Cosenza, Tipografia Agrillo e De Rose, 1928; pag. VIII-113: L. 10 (sconto del 10 % ai Soci del Touring).

E' un'accurata e dotta monografia, dedicata a narrare la vita del celebre abate calabrese, vissuto, secondo la ragionata cronologia

della vita dell'abate che ce ne dà l'Ippolito, tra il 1111 e il 1202, giacchè questo dotto e sant'uomo avrebbe appunto vissuto 90 o 91 anni. Intorno all'Abate Gioacchino i documenti scarseggiano, ragione per cui l'Autore dovette fare accurate ricerche e acute deduzioni critiche per ricostruire la vita di quest'uomo pio, di questo veggente dottissimo. La figura dell'Abate ne risulta illuminata di nuova luce, e anche la storia dell'Archicenobio da quegli fondato. Interessante, dotto saggio storico, che ha anche il pregio d'uno stile facile e disinvolto.

Bucci Giovanni. – *La poesia di Orazio Lapini*. – Vol. XXV della Collana di Pubblicazioni Storiche e Letterarie Aretine, edita dal Dott. Ugo Viviani; Arezzo, 1928; pagine 156: L. 6,60.

Saggio critico, condotto con molto acume, sulla ricca e varia produzione letteraria di Orazio Lapini, poeta aretino vivente. Dai saggi che il Bucci riproduce, si deve riconoscere che la poesia del Lapini è degna d'essere letta e ammirata: ci sono in essa tocchi descrittivi, sfumature, vibrazioni, di effetto sicuro, di squisita fattura. Anche il lavoro critico del Bucci è fatto con molto garbo. Il Lapini ha in preparazione un poema di trenta canti e più che tremila ottave...

Bucci Giovanni. – *Viale dei Colli* (divagazioni in terra d'Arezzo), con un disegno di Anselmo Bucci. – Vol. XXVII della « Collana di pubblicazioni e storiche letterarie Aretine », edita dal Dott. Ugo Viviani, Arezzo, 1928; pag. 152: L. 8.

Il sottotitolo dice il contenuto del libro: divagazioni. Sono infatti qui riuniti una ventina di scritti frammentarî, i quali tuttavia rivelano nell'Autore uno che sa maneggiare la penna e la lingua con dignità e con arte. Qualcuno di questi scritti è veramente efficace e l'*Epilogo che può diventar prologo* dice cose vere ed acute, che forse sono pensate da molti che tuttavia non le scrivono...

Sodano Mario (direttore tecnico della pettinatura italiana). – *La lana: produzione, commercio, industria*, con 44 illustrazioni. – Edito dall'Associazione Fascista dell'Industria Laniera Italiana, Biella 1928; pagine 130: L. 10.

In questo lucido ed interessante saggio, l'Autore ha voluto riassumere le principali caratteristiche delle lane provenienti dai diversi centri di produzione, con speciale riguardo all'utilizzazione che esse trovano nell'industria laniera italiana: è forse l'opera più completa uscita in Italia intorno a quest'argomento, e la prima in cui siano date le rese e i titoli di tutti i tipi di lana usati nell'industria.

Selvelli C. – *Antiche famiglie di pittori fanesi* (xvi e xviii sec.). – Pag. 19, ill. Tip. Giacomo Ferrari e Figli, 1928, Parma.

L'A. in questo opuscolo rimette in luce alcune antiche famiglie fanesi, nelle quali l'arte di dipingere si diffuse « per li rami », e che, quantunque oggi quasi dimenticate, ebbero al loro tempo, una notevole rinomanza che varcò, insieme alle loro opere, i limiti della regione. Le famiglie qui studiate sono quelle dei Persinti e dei Morganti, del sec. xvi, e dei Ceccarini, del sec. xviii.

Manetti U. – *Il Pantheon di Agrippa e le tombe dei Reali d'Italia*. – Nuovissima guida pratica con brevi cenni sulle origini. – Pagine 40; Italo Plescia, ed. 1928, Roma: L. 2.

L'A., che per le sue mansioni ha quotidianamente occasione di studiare l'insigne monumento, ne ha redatta una guida facile ma completa, che tien conto tanto delle ultime modificazioni avvenute nell'edificio, quanto dei più recenti scritti su alcune questioni che tuttora si agitano nel campo archeologico intorno all'origine del Pantheon.

Teofilato Cesare. – *Specchia Miano*. – Estratto dall'Almanacco « Il Salento »; volume III, anno 1928; Edit. « L'Italia Meridionale »; Lecce, pag. 57; ill.: L. 4.

La scoperta di una serie di «specchie», curiosi monumenti megalitici caratteristici della penisola salentina, ha offerto all'Autore di essa l'occasione di riunire in questo interessante opuscolo ampie notizie non solo su questo ritrovamento, ma anche sulle altre specchie della regione e sulle questioni che tuttora si dibattono circa la loro origine e la loro destinazione.

Eghinitis D. Nicolas. – *Les sites historiques de la Grèce*. – Atene, 1927, pag. 44.

E' una breve rassegna delle principali città e località della Grecia più gravi di mito e di storia: l'Olimpo, l'Attica e Atene, Kiphissia, Aphidna, Delo, Eleusi, Salamina, Egina, Navarino, ecc. L'autore, che è socio della Dante Alighieri, ha dedicato il volumetto alla memoria degli Italiani morti per la Grecia.

# NUOVI PREZZI

Dal 15 Settembre 1928 per offrire a pubblico più vasto la possibilità di godere buona musica bene eseguita, abbiamo **ribassato** i nostri prezzi, sia per le macchine che per i dischi.

Mod. 101-B - L. 825

Mod. 109
Quercia ............ L. 1200
Mogano ............ L. 1300

## Giudicate da voi stessi.

Noi vi invitiamo ad una prova: chiedete ad uno dei nostri rivenditori di farvi sentir sonare un disco qualunque su uno dei nostri "**NUOVI GRAMMOFONI**".

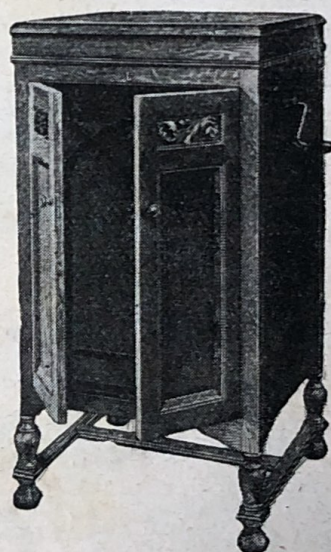
L'eccezionale risultato che non mancherà di convincervi è dovuto alla **impedenza livellatrice,** il nuovo principio che rende colla più stupefacente fedeltà ogni nota e suono di ogni strumento e voce.

Mod. 103
Quercia ............ L. 975
Mogano ............ L. 1050

Mod. 127
Quercia ............ L. 1600
Mogano ............ L. 1900

**OLTRE 40 MODELLI**
**DA L. 700 IN PIÙ**
**DISCHI DA L. 9 A L. 60**

***CATALOGHI GRATIS***

Mod. 157
Quercia ............ L. 2900
Mogano ............ L. 3350

Mod. 163
Quercia ............ L. 3900
Mogano ............ L. 4600

**Esigere sempre la marca**

# "La Voce del Padrone"

**La marca di alta classe**

**Audizioni e vendita presso i nostri Rivenditori autorizzati e presso la**

## SOC. ANON. NAZIONALE DEL "GRAMMOFONO"

**MILANO - Galleria Vitt. Em., 39** (lato T. Grossi)

**ROMA - Via Tritone, 89** (unico in Roma) **TORINO - Via P. Micca, 1**

*Dalil Al-Asfar.*

Così si chiama un libro utilissimo uscito recentemente; e il titolo altro non significa che « Guida di Viaggio » (1).

E' una guida per il turista di lingua araba e costituisce un volume di oltre 1000 pagine, destinato a coloro che intendono viaggiare in Europa e precisamente in Italia, Francia, Inghilterra, Svizzera, Austria, Cecoslovacchia, Ungheria, Germania e Belgio; in paesi cioè, che per il mondo orientale sono della massima importanza politica, economica o turistica.

Tralasciando di occuparci dell'intero volume, esamineremo la parte che interessa l'Italia; parte che è molto estesa, occupando circa 320 pagine di testo. In essa, ad un completo elenco delle vie d'accesso dall'Egitto all'Europa, fan seguito le informazioni generali riguardanti l'Italia, la sua storia gloriosa e il suo stupendo sviluppo economico e commerciale. Il primo itinerario considerato è quello diretto a Brindisi da Porto Said o da Alessandria d'Egitto; ma vi sono pure descritti i viaggi per Venezia, per Trieste, per Napoli (toccando la Sicilia) e per Genova. Per ciascuno di questi porti italiani sono poi indicati gli itinerari principali che da essi si diramano.

Per Roma, alla cui descrizione è dedicato un gran numero di pagine, è curioso il fatto che dei grandi musei e pinacoteche — come del resto si nota anche nella trattazione delle altre città — sono quasi soltanto menzionati i nomi, mentre l'Autore si diffonde con compiacenza sui monumenti e sugli impianti moderni. E' questione di psicologia turistica speciale?

L'Arabo viene guidato anche a Milano per Firenze e Bologna, e, finalmente, a Torino. Le descrizioni di Montecatini, di Merano e di Rimini (con S. Marino) formano invece un capitoletto a sè, quasi come appendice.

Contrariamente a quanto accade nelle altre guide, è soltanto alla fine del volume che si trovano le indicazioni generali circa la popolazione, gli usi e i costumi dei singoli Stati d'Europa, come pure tutte le notizie pratiche relative alle Sedi delle rappresentanze diplomatiche e consolari, alle compagnie di Navigazione e alle Agenzie di Viaggio, ecc. Utilissimo riesce al termine del volume un dizionario di parole abilmente scelte che tornano pratiche ad un turista: e trovano la corrispondente traduzione nelle quattro principali lingue europee.

Concludendo, il libro che Riad Gayded ha pubblicato, rappresenta un importante lavoro che è della massima utilità per tutti gli Arabi ai quali esso sa benissimo insegnare un'infinità di cose interessanti e che valgono a far meglio apprezzare la nostra civiltà presso gli Orientali.

(1) Riad Gayed: *Dalil Al-Asfar* (2ª ediz.), Cairo, 1928. Prezzo 50 L. E.

*Condirettore responsabile:* Prof. Giovanni Bognetti

*Direzione e Amministrazione:* Touring Club Italiano - Milano (105), Corso Italia, 10.

*Stampa:* *Testo:* Arti Grafiche G. Modiano & C. - Milano, Riparto Gamboloita, 52. *Notizie ed Echi e Pubblicità:* Capriolo & Massimino - Milano, Via Carlo Poma, 7.

QUESTA RIVISTA SI COMPONE: DELLA PUBBLICITÀ DALLA PAG. I ALLA PAG. XVI; DEL TESTO DALLA PAG. 843 ALLA 922;
E DEL NOTIZIARIO DALLA PAG. 409 ALLA 448.

«GUSTAVO MODIANO» - MILANO